das AUTO MOTOR UND SPORT

TEST LLOYD LP 400 S

SCHLAUCHLOSE REIFEN IM VORMARSCH

HEFT 2

STUTTGART, 25. JANUAR 19[illegible]

DM 1.20

Bahnbrechend ist die Konstruktion der neuen schlauchlosen
METZELER LKW REIFEN
EINFACHE MONTAGE
ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN
NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR
GERINGER ABRIEB
HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN
ERHÖHTE WIRTSCHAFTLICHKEIT
METZELER
MÜNCHEN
NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil. Dayton . VEREINIGTE-MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

22. JANUAR 1955 2
32. JAHRGANG

Die Säulen der Bescheidung

sind in einigen deutschen Städten — Frankfurt, Düsseldorf, Duisburg — schon eingeführt, wenn auch zunächst einmal versuchsweise. In den USA sind die Parc-o-Meter (Parkzeituhren) aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken. Sie beschränken gegen Einwurf einer Münze die Parkzeit auf eine bestimmte Frist und helfen dadurch, die Dauerparker aus den Straßen zu verbannen. (Siehe hierzu unseren Aufsaz „Das Ding" auf S. 19.)
Foto: roebild

LESEN SIE ZUERST:

Nicht bloß die Drosselklappe

betätigen soll das Gaspedal, sondern man muß es als das ansehen, was es tatsächlich zu sein hat: Regelorgan für die Motorleistung. In Verbindung mit einem Druckpunkt kann damit eine Regelanlage geschaffen werden, die dem versierten Fahrer viel Aufmerksamkeit erspart, dem Unkundigen aber eine richtige Fahrweise anerzieht. (Das böse Gaspedal, Seite 10.)

Für die weite Fahrt

hatten wir freilich eins versäumt: Es empfiehlt sich für solche Zwecke schon, ein Schaumgummikissen unter den Hintern zu legen. (Unser Test: Lloyd LP 400 S, Seite 12.)

Hier wird Zeit verkauft –

Parkzeit. Man kann einen Groschen einwerfen und danach ein Uhrwerk aufziehen, das 30 Minuten läuft, bis wieder das Halteverbotsschild mit dem Text erscheint: „Parkzeit abgelaufen." (Das Ding, Seite 19.)

Der alte Herr Ch.

holt den Hispano nur dann und wann noch aus der Garage und strapaziert für seine Alltagsfahrten lieber einen modernen Wagen. Schließlich ist der Hispano älter als die derzeitigen Steuer- und Prämiengesetze. (Biographien alter Autos: 22. Hispano-Suiza, Seite 26.)

Aber lesen Sie auch:

Steuer, Recht, Versicherung . S. 1
Briefe an die Redaktion . . S. 2
Ganz kurz . . . . . S. 8
Warum denn einfach? . . . S. 9
Aktion Auto am Bahnhof . . S. 11
In Köln notiert . . . . . S. 15
Schlauchlose Reifen im Vormarsch . . . . . S. 16
Porträt eines Autonarren . . S. 18
Ihre Majestät, die amerikanische Hausfrau . . . . S. 20
Aufgepicktes . . . . . S. 22
Rab, Insel des Friedens . . S. 23
Sie wollen in die Schweiz? . S. 24
1954: Ein gutes Jahr der englischen Auto-Industrie . . S. 27
Von der Meisterschaft und vom Großen Preis . . . . S. 28
Runde um Runde . . . . . S. 28
Visitenkarte: Stirling Moss, London . . . . . S. 29
Lästige Blenderei . . . . S. 30
Blaupunkt-Autosuper 1955 . S. 33
Die letzte Seite . . . . . S. 36

Unser Titelbild

mit dem Lloyd 400 lieferte Studio Schwaben

Ganz kurz

Isabella 60 DM billiger

Der Preis für die Borgward-Isabella, der bisher einschließlich Heizung DM 7200.— betrug, wurde jetzt auf DM 6980.— zuzüglich DM 160.— für die Heizung festgesetzt. Die Extraberechnung der Heizung, wie sie von DKW, Fiat, Ford, Goliath, Opel und nun auch wieder von Borgward vorgenommen wird, ist u. E. eine geradezu unseriöse Praxis. Im Falle Borgward kann man nur bedauernd feststellen: Schlechte Beispiele verderben gute Sitten.

Auch DKW mußte runter!

Den neuen Preisfestsetzungen von Opel, Ford und Borgward mußte auch DKW folgen. Der Preis für die Sonderklasse-Limousine mit Dreiganggetriebe wurde um 300 DM auf DM 5085.—, ebenso für die Limousine Spezial mit Viergang-getriebe auf DM 5585.— ermäßigt. Das Luxus-Coupé kostet jetzt DM 5985.— (400 DM billiger) und der Universal-Kombiwagen DM 6185.— (200 DM billiger).

BMW-Roller erst Ende des Jahres

Die Produktion des BMW-Rollers, die für Frühjahr angekündigt war, wird erst gegen Jahresende anlaufen. Die Produktion der BMW-Isetta in großen Stückzahlen soll jedoch zeitig in diesem Frühjahr einsetzen.

Tempo vertritt Land-Rover

Das Tempo-Werk Vidal & Sohn hat die Vertretung des Land-Rover, einer englischen Jeep-Version, für die Bundesrepublik übernommen. Mehrere Fahrzeuge, die das Tempo-Werk karossierte, wurden bereits an den Bundesgrenzschutz und an andere Abnehmer verkauft. Sofern ein größerer Bedarf an Land-Rovern auftreten sollte, beabsichtigt Tempo, deren Lizenzbau aufzunehmen und alle Teile in Deutschland herstellen zu lassen.

Renault in Köln

Die Renault Automobil-Gesellschaft für Deutschland mbH. hat ihren Geschäftssitz von Baden-Baden nach Köln-Sülz, Weißhausstr. 1—5, verlegt. Tel. 4 78 57 / 4 78 58. Offizielle Eröffnung voraussichtlich Ende Februar.

Ein neuer Peugeot

mit 1,5 Liter-Motor, der eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/st erreichen soll, wird Mitte d. J. lieferbar werden.

Frankreichs Einfuhren

wurden mit Beginn dieses Jahres zu 75 % liberalisiert. Die Veröffentlichung der Einfuhrliste hat sich jedoch bisher verzögert, weil insbesondere die Textil- sowie die Kraftfahrzeugindustrie Frankreichs heftig gegen die Liberalisierung der Einfuhren opponieren.

Höfliche Paßkontrollen

Bundesinnenminister Dr. Schröder hat eine Dienstanweisung erlassen, daß die Beamten des Paßkontrolldienstes an den Grenzübergängen der Bundesrepublik künftig höflich, taktvoll und zuvorkommend, jedoch sicher und bestimmt auftreten sollen. Alte und Kranke, werdende Mütter, Diplomaten, Kuriere, deutsche Abgeordnete sowie Reisende, die Anschlußzüge erreichen wollen, werden bevorzugt abgefertigt. Dr. Schröder ordnete an, daß die Kontrolle schnell, ohne unnötige Behinderung des Verkehrs und ohne Belästigung der Reisenden vorzunehmen sei. Kleinlichkeit, unnötige Strenge oder Einmischung in Angelegenheiten, die den Dienst nicht berühren, seien zu vermeiden. Autoreisende sollten, wenn möglich, den Wagen nicht verlassen müssen. Reiseausweise von Schlafwagengästen sollen nur beim Schaffner geprüft werden.

Schilder

Der Stadtrat von Schwandorf (Oberpfalz) hat beschlossen, die Halteverbots-Schilder zu entfernen, da sie nicht genügend beachtet werden. („Neue Illustrierte")

Billiges Benzin auf Berliner Autobahn

An der Strecke Berlin—Helmstedt wurden große Tankstellen eingerichtet, die nur von Autofahrern aus Westberlin oder der Bundesrepublik benutzt werden dürfen. Es wird Benzin gleicher Qualität wie in Westdeutschland für 42 Pfennig Westgeld pro Liter abgegeben. Große Reklameschilder fordern ein- und ausfahrende Kraftfahrer auf, den billigen Kraftstoff zu kaufen, durch den die Sowjetzone in den Besitz von Westgeld gelangen soll. Für Einwohner der Sowjetzone kostet das Benzin an den für sie zugänglichen Tankstellen 1,80 DM-Ost. 50 Liter Benzin dürfen zollfrei von der Sowjetzone in die Bundesrepublik mitgeführt werden.

Den für 1981

errechneten Verkehrsumfang hat der drei Jahre alte „New Jersey-Turnpike" bereits heute erreicht.

Huckepack-Verkehr: Schlechter Start

Der am 1. Dezember von der Bundesbahn zwischen Hamburg und Mülheim versuchsweise aufgenommene Huckepack-Verkehr hat einen sehr schlechten Start gehabt. Bisher wurden auf jeder Fahrt nur 3 bis 4 bundesbahneigene Fahrzeuge befördert.

Bundesbahn-Defizit

Mit 500 bis 600 Mill. DM Verlust wird die Bundesbahn nach Schätzung ihrer Hauptverwaltung voraussichtlich im Jahr 1954 abschließen. 1953 betrug das Jahresdefizit der Buba 487 Mill. DM. Zu ihrer Rationalisierung seien noch beträchtliche Investitionen erforderlich.

Goodrich,

der bekannten amerikanischen Reifenfirma, ist es gelungen, Naturgummi künstlich herzustellen. Es handelt sich dabei nicht um synthetischen Gummi, sondern um ein dem Naturgummi in chemischer Beziehung völlig identisches Material, das zwar im Augenblick noch sehr teuer herzustellen ist, aber in wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht interessante Zukunftsaussichten eröffnet.

Conti und Goodyear

Das Beratungs- und Vertragsverhältnis der Continental Gummi-Werke mit der General Tire & Rubber Co. wurde in freundschaftlichem Einvernehmen zum 30. 11. 1954 beendet. Zwischenzeitlich wurde mit der größten Kautschukwarenfabrik, der Goodyear Tire & Rubber Co., Akron (Ohio), ein Vertrag abgeschlossen, der sich auf die gegenseitige umfassende Beratung und auf die Lieferung von Goodyear-Reifen aus der Fertigung der Continental bezieht. Irgendwelche kapitalmäßigen Transaktionen sind mit diesem Vertrag nicht verbunden.

Rammelmann

gab seinen Kampf gegen die Bürokratie um die Durchführung seines Omnibus-Linienverkehrs zwischen Bremen und Hamburg zu billigeren Fahrpreisen als die Bundesbahn auf und vermietete seinen Omnibuspark.

Eine historische Schau

alter Automobil-Modelle wird anläßlich des 25. Jubiläums des Genfer Salons (10. bis 20. März 1955) gezeigt.

Probleme des nächsten Krieges

General Schuyler, Stabschef der europäischen Atlantikpakt-Streitkräfte, hielt vor Offizieren seines Stabes einen Vortrag, in dem er sich mit den Verkehrsproblemen eines zukünftigen Krieges auseinandersetzte: Es müsse mit einer zeitigen Massenflucht der Zivilbevölkerung gerechnet werden, die alle vorbereitenden militärischen Operationen in einem Verkehrschaos ersticken werde. Schuyler kündigte für einen solchen Fall Radikalmaßnahmen wie die Zernierung aller größeren Städte durch Verbarrikadierung der Ausgänge, „Herunterkämmen" aller zivilen Verkehrsteilnehmer von den Landstraßen mit Hilfe von Spezialpanzern und Gewaltanwendung beim „Durchstoßen von Autoknäueln", an. („Der Spiegel")

Auto genügt!

Kleinanzeige in einer Stockholmer Tageszeitung: „Junges Mädchen sucht jungen Mann mit eigenem Auto für Urlaubsreise nach Italien. Bildangebote (Auto genügt) an die Anzeigenabteilung."

Zwei Einbrecher

in Limburg an der Lahn setzten sich Motorradfahrer-Sturzhelme auf und „öffneten" damit das Schaufenster eines Fotogeschäftes. Das Loch in der Scheibe war groß genug, um 6 Kameras im Wert von 4500 DM herauszuholen. 15 Meter davon entfernt stand ein Parkplatz-„Wächter". Er hatte nichts gehört . .

BMC erhöht Kapital

Die British Motor Corporation, der aus der Fusion von Austin und Morris hervorgegangene Konzern, erhöhte ihr Aktienkapital von 36,25 auf 40 Mill. engl. Pfund. Das Geschäftsjahr 1953/54 (31. 7.) schloß mit 21 Mill. Pfund Gewinn, woraus 12,5 % Dividende verteilt werden.

Für Reisen nach Jugoslawien

kann man sich nun ebenfalls die „grüne Versicherungskarte" gültig schreiben lassen.

Überholen an Bahnübergängen

In einem Runderlaß vom 22. Juli 1954 stellt der Bundesverkehrsminister fest, daß in Übereinstimmung mit dem internationalen Recht ein allgemeines Überholverbot an Bahnübergängen nicht vorgesehen sei. Sofern ein solches im Einzelfall erforderlich erscheine, könne das Überholverbot durch Anbringung des hierfür vorgesehenen Verkehrszeichens oder durch eine weiße (nicht unterbrochene) Leitlinie auf der Fahrbahn ausgesprochen werden.

Sofortiger Abtransport Unfallverletzter

zum Krankenhaus ist nicht in allen Fällen zweckmäßig. Die Transportfähigkeit des Verletzten ist nämlich oft z. B. durch Schockwirkung beeinträchtigt. Vor den Transport gehört häufig die Schock- und die Kreislaufbehandlung. Die Ausbildung der Ärzte ist auf diesem Gebiet oft noch unzureichend.

Das Herausstrecken des Winkers

beim Abbiegen genügt grundsätzlich nicht, entschied ein Frankfurter Verkehrsgericht. Der Fahrer des abbiegenden Fahrzeugs müsse sich vielmehr stets durch den Rückspiegel davon überzeugen, welchen Abstand und welche Geschwindigkeit hinter ihm kommende Fahrzeuge haben.

Auf der Autobahn

müsse unter allen Umständen ganz rechts herangefahren werden, wenn man einen Reifendefekt habe. Auch ein Totalverlust des Autoreifens müsse dabei in Kauf genommen werden, entschied der Bundesgerichtshof. Wenn andernfalls ein Unglück entstehe, sei der Autobesitzer hierfür haftbar. Ganz besondere Sorgfalt müsse bei Nacht gefordert werden.

Warum denn einfach?

Ein Vorschlag zur Vereinfachung der Kraftfahrzeugsteuer-Erhebung

Bei der allgemeinen Diskussion um eine Revision der Kraftfahrzeugsteuer ist immer wieder von der Zahl jener Beamten die Rede gewesen, denen Inkasso, Bearbeitung, Überwachung usw. dieser Steuer obliegen. Die Angaben über die Zahl dieser Beamten schwanken, je nach dem Standpunkt des Diskussionspartners, zwischen fünfzehnhundert und fünfzehntausend. Die einzige amtliche Stelle, die hierzu eine klare Antwort geben könnte, — das Bundesfinanzministerium — schweigt. Aus naheliegenden Gründen. Wer jedoch jemals selbst auf dem Finanzamt war, um seine Auto- oder Motorradsteuer zu bezahlen (und das ist ein hoher Prozentsatz der Fahrzeugbesitzer), und zugesehen hat, welche umständlichen Manipulationen für das Herausschreiben der Steuerkarte notwendig sind, der kann sich an den bewußten fünf Fingern abzählen, daß die Zahl der hierfür eingesetzten Beamten beträchtlich sein muß und damit natürlich auch der Betrag, der für diese reine Verwaltungsarbeit aufgewendet wird. Wenn man hinzunimmt, daß viele Fahrzeugbesitzer ihre Kraftfahrzeugsteuer vierteljährlich oder sogar monatlich bezahlen (woran das Finanzamt einen recht hübschen Zinssatz verdient!), dann wird es verständlich, warum man sich überall — nur nicht im Bundesfinanzministerium — Gedanken darüber macht, wie diese Verwaltungsarbeit zu vereinfachen wäre.

Hier *unser* Vorschlag, bei dem es sich gleich bleibt, ob nun endlich die Vernunft siegt und Motorräder und Personenwagen von der direkten Hubraumsteuer befreit werden, oder ob alles beim alten bleibt. Im ersten Falle bleiben ja sowieso die Lastwagen übrig. Um allen Mißdeutungen zu begegnen: die Grundidee ist natürlch nicht von uns, lediglich ihre Anwendung auf die Kraftfahrzeugsteuer ist unser Gedanke!

Wir meinen: warum schafft man für die Kraftfahrzeugsteuer nicht sogenannte Steuermarken, in entsprechende Werte unterteilt, die man — und das scheint uns das Entscheidende — an jedem Postschalter des Bundesgebietes kaufen kann?

Wir denken uns das etwa so: alljährlich zu Beginn des Jahres und selbstverständlich ebenso bei der ersten Zulassung eines Motorfahrzeuges erhält der Fahrzeugbesitzer ein Markenheft — etwa der Lohnsteuerkarte ähnlich — ausgehändigt. Auf ihm sind Name, Fahrzeugmarke und Polizeinummer und die jeweilige Steuerklasse eingetragen. Der Innenteil enthält nichts als vorgedruckte Felder, in die der Steuerpflichtige seine Marken einzukleben hat, wobei er verpflichtet ist, sie selbst zu entwerten. Genau wie bei den Reichsversicherungsmarken seligen Angedenkens. Nur bleibt es *ihm* überlassen, ob er seine Steuermarken monatlich, vierteljährlich, halbjährlich oder ganzjährlich kauft, einklebt und entwertet. Die Hauptsache ist: er hat die notwendigen Steuermarken in seinem Heft.

Ja — aber, wird nun der Bürokrat von deutschem Wesen einwenden: und wenn er seine Steuer nicht bezahlt? Oder nicht pünktlich die neuen Marken einklebt?

Nun — sehr empfindliche Strafen würden die Versuchung, ohne bezahlte Steuer herumzufahren, empfindlich herabmindern. Und wenn wirklich einmal die Kraftfahrzeugsteuern um einen Monat oder zwei zu spät bezahlt bzw. eingeklebt werden — was tut das? Ist das wirklich so wichtig, daß der gewaltige Apparat des Mahnwesens bestehen bleibt? Entscheidend sollte auch hierbei — wiederum genau so wie bei der Reichsversicherung — das Kalenderjahr sein. Denn: am Ende jeden Jahres ist das Steuerheft vorzulegen, und nur bei vollbezahlter Steuer wird das neue Steuerheft ausgegeben. Eine riesige Verwaltungsarbeit würde damit überflüssig. Selbstverständlich würde das jeweils zuständige Finanzamt alle steuerpflichtigen Motorfahrzeuge auch weiterhin registrieren und könnte die alljährlich fällig werdenden neuen Steuerhefte so rechtzeitig vorbereiten, daß der Umtausch mit Prüfung der alten Karte kaum drei Minuten benötigte.

Und wie ist es mit Stillegungen? Auch hierzu brauchte das Finanzamt nicht mehr bemüht zu werden. Der Weg zur Zulassungsstelle (mit der Abgabe der Kennzeichenschilder usw.) ist sowieso unumgänglich. Am Tage der Abmeldung brauchte somit die Zulassungsstelle in das Steuerheft nur einen Vermerk (einen Stempel oder dergleichen) anzubringen und einen zweiten, wenn das Fahrzeug wieder zugelassen wird. Bis zur Abmeldung müssen die Steuermarken geklebt sein — bei der Wiederzulassung muß wiederum die Steuermarke vorhanden sein. Alle diese überflüssigen und zeitraubenden Wege von der Zulassungsstelle zum Finanzamt und wieder zurück, zudem der gesamte Schriftverkehr zwischen der Zulassungsstelle und dem Finanzamt, wären überflüssig geworden. Welcher Gewinn an Zeit und welche Einsparung an nutzloser Verwaltungsarbeit!

Natürlich wäre es zweckmäßig, hierfür neue Steuerbeträge anzusetzen, was allein durch den Wegfall aller Pfennigbeträge erreicht werden könnte. Und mit ein wenig Großzügigkeit ließe es sich auch regeln, wenn ein Fahrzeug nicht gerade am Monatsersten zugelassen wird, vielleicht indem man — allerdings nur für diesen Fall und für den Fall der Abmeldung — Halbmonatsbeträge festsetzt und es so regelt, daß ein Fahrzeugbesitzer, der sein Auto oder Motorrad bzw. seinen Lastwagen in der Zeit vom 25. bis 30. oder 31. eines Monats zuläßt, erst die Steuer des darauffolgenden Monats zu bezahlen braucht. (Bei Abmeldungen muß sowieso der laufende Monat voll bezahlt werden!)

Zur Einführung einer derartigen Vereinfachung der Kraftfahrzeugsteuer müssen wir uns allerdings von jenem typisch deutschen Prinzip lösen, daß alles, was mit Amt und Behörden in Verbindung gebracht wird, doppelt und dreifach kontrolliert werden muß. Das Mißtrauen, das der Staat dem steuerpflichtigen Bürger gegenüber empfindet und bekundet, mag bis zu einem gewissen Grade seine Berechtigung haben, in diesem Falle jedoch gäbe es, wie wir meinen, genügend automatische Sicherungen, die jede Doppelkontrolle entbehrlich machen. Oder sollten eine hohe Strafe und die zusätzliche Einbehaltung des neuen Steuerheftes am Jahresende nicht abschreckend genug wirken, um den steuerpflichtigen Fahrzeugbesitzer zur „Steuer-Ehrlichkeit" zu zwingen?

*

Es gibt noch einen zweiten Punkt, zu dem wir einen Vorschlag zu machen hätten. Sollte — und wir hoffen doch alle, daß es eines Tages soweit sein wird — wirklich die Hubraumsteuer für Personenfahrzeuge wegfallen und durch eine Verbrauchssteuer ersetzt werden, so wären logischerweise alle diejenigen benachteiligt, die augenblicklich Steuerfreiheit genießen. Das sind in erster Linie Kriegsversehrte, Körperbehinderte und Diplomaten. Für die letzteren wird sich wohl automatisch eine Regelung finden, für die Körperbehinderten und Kriegsversehrten jedoch sollte es möglich sein, ebenfalls am Jahresende eine Steuervergütung durchzuführen, die — um zusätzliche Verwaltungsarbeit einzusparen — über die Lohn- oder Einkommensteuer verrechnet werden könnte. Wer heute als Einkommensteuerpflichtiger seine Unkosten von seinen Einnahmen absetzen will, muß auch jetzt schon den Nachweis führen, was ihn sein Automobil gekostet hat, wie oft er außerhalb seines Hauses bzw. Heimatortes übernachtet hat, usw. usw., und das Finanzamt ist im allgemeinen auch bereit, diese Nachweise zu akzeptieren.

Genau so sollte es möglich sein, daß diejenigen, denen bisher aus den genannten Gründen die Kraftfahrzeugsteuer erlassen war, am Jahresende die von ihnen getankte Kraftstoffmenge nachweisen und von ihrem Finanzamt eine Steuergutschrift auf Einkommen- oder Lohnsteuer erhalten, die dem Verbrauchssteuersatz im Tankstellenpreis entspricht.

Der Einwand, daß damit dem Steuerbetrug Tür und Tor geöffnet wird, ist abwegig. Genau so kann man behaupten, daß in *jeder* Steuererklärung ein Betrugsversuch liegt. Zur Steuer-Ehrlichkeit gehört auch eine gute Portion guten Glaubens seitens der Finanzämter.

Jedenfalls: an der Steuervergütung für Kriegsversehrte und Körperbehinderte sollte die Revision der Kraftfahrzeugsteuer nicht scheitern.

Carl Otto Windecker

Das böse Gaspedal

Wer sich heute früh am Münchner Stachus hinter das Lenkrad seines Wagens setzt, um abends in Hamburg oder an der Riviera auszusteigen, macht sich nicht allzu viele Gedanken mehr über das, was in seinem Motor inzwischen vor sich gegangen ist. In schöner Selbstverständlichkeit landet er wohlbehalten und ohne das Gefühl, eine echte Strapaze hinter sich zu haben — allenfalls die Tankquittungen geben einen Maßstab für die zurückgelegte Strecke. Sehr viel mehr kann man an sich von einem modernen Auto gar nicht mehr verlangen, zumal die Industrie ja nach Möglichkeit alles getan hat, um auch die Bedienung des Fahrzeugs weitgehend zu vereinfachen. Noch sind wir zwar vom Idealzustand des sich automatisch an die Gegebenheiten der Straße anpassenden (möglichst stufenlosen) Getriebes noch weit entfernt, doch ist durch die Synchronisierung der Gänge und Steigerung der Motorelastizität doch schon sehr viel erreicht worden, zum mindesten so viel, daß Stadtfahrt und Alpenpässe ihre Schrecken verloren haben.

Je einfacher nun die Bedienung des Fahrzeugs geworden ist und werden wird, desto mehr tritt ein Regelorgan in den Vordergrund, das leider noch nicht allerorten die Beachtung genießt, die ihm zukommen sollte: das Gaspedal. Seit Daimlers und Benz' Zeiten dient die Drosselklappe dazu, die angesaugte Gemischmenge und damit die erzielte Leistung zu regeln — eine Regelung, die im Grunde genommen denkbar einfach und zuverlässig ist, wenn sie sich auch im Laufe der Zeit manche Komplikation gefallen lassen mußte, wenigstens was den Zusammenhang zwischen Drosselklappenöffnung und Steuerung der Vorgänge im Vergaser selbst angeht. Man darf nämlich nicht vergessen, daß beim Vergasermotor die Menge des angesaugten Kraftstoffs u. a. eine Funktion der Luftgeschwindigkeit im Mischtrichter ist. Das hat zur Folge, daß die erzielbare Leistung nicht etwa proportional mit der Drosselklappenöffnung bzw. dem Drosselklappenwinkel wächst, sondern nach ganz anderen Gesetzen, die von vielen Faktoren abhängen, wobei logischerweise die Motordrehzahl von entscheidendem Einfluß ist. So kann man z. B. feststellen, daß die Höchstleistung schon *vor* der vollen Drosselklappenöffnung vorhanden ist; das restliche Öffnen bringt also keinen Leistungszuwachs mehr, wohl aber zusätzlichen Kraftstoffverbrauch.

Bild 1 zeigt das am Beispiel eines älteren 2-Ltr.-Motors, im Prinzip liegen aber die Verhältnisse auch bei modernen Maschinen nicht anders. So zeigt sich beispielsweise, daß die bei 1000

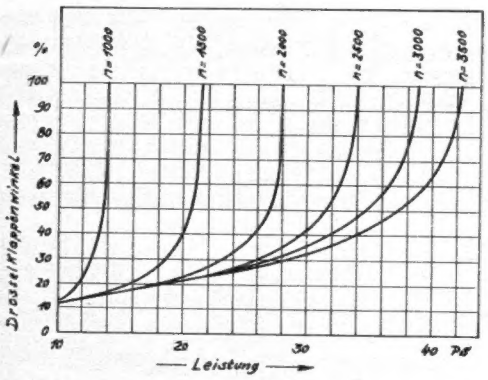


Bild 1: Abhängigkeit der Motorleistung von der Drosselklappenöffnung. Bei niedrigen Drehzahlen bringen die letzten Öffnungsprozente nur noch unbedeutenden Leistungszuwachs, wohl aber Mehrverbrauch.

U/min erzielbare Höchstleistung von 14 PS praktisch schon bei 60% der Drosselklappenöffnung erreicht wird. Bei 2000 U/min „kommt" die Höchstleistung von 28 PS bei 80% Drosselklappenöffnung; bei noch höheren Drehzahlen wird die Höchstleistung praktisch bei 90%iger Öffnung der Drosselklappe erreicht.

Will der Motorbauer die Drosselklappe als Regelvorgang ihrer Einfachheit zuliebe beibehalten, so kommt er um diese Gesetzmäßigkeit nicht herum; er wird aber zunächst auch keinen Anlaß für eine Änderung der Verhältnisse sehen; allenfalls wird er diese „Regelkurven" seinem Kollegen von der Fahrgestellkonstruktion übermitteln, falls sie von dort angefordert werden. Die Betonung hat auf „falls" zu liegen, denn für den Fahrgestellkonstrukteur ist die normale Aufgabenstellung die, das Gaspedal mittels eines mehr oder weniger komplizierten Gestänges mit der Drosselklappe zu verbinden, wobei die Hauptschwierigkeit die ist, die Schwingbewegungen des im modernen Fahrzeug ja sehr weich gelagerten Motors von ihrem Einfluß auf das Gasgestänge zu befreien. Der Zusammenhang zwischen Gaspedalweg und Drosselklappenöffnung wird dabei zweifellos verfolgt, nur selten aber der Zusammenhang zwischen Gaspedalweg und Motorleistung. Angesichts der vorbeschriebenen Verhältnisse ist das zweifellos ein Mangel, denn der Fahrer will ja ursächlich nicht den Drosselklappenwinkel beeinflussen, sondern die Motorleistung. Normalerweise wird eine Drosselklappenöffnung angestrebt, die etwa proportional dem Gaspedalweg ist, d. h. die Höchstleistung des Motors in den einzelnen Drehzahlen wird entsprechend dem oben Gesagten *vor* der eigentlichen *Vollgas*stellung erreicht, und zwar um so früher, je kleiner die Motordrehzahl.

Nun gewinnt der mittlere und untere Drehzahlbereich im heutigen Fahrzeug immer mehr an Bedeutung. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, daß die Motoren drehzahlunempfindlicher geworden sind. Die erstrebte Elastizität gestattet das Ausnützen auch der unteren Drehzahlen, man kommt damit der Schaltfaulheit des Durchschnittsfahrers sehr entgegen, aber auch dem Wunsche, im Notfall ohne vorherigen Schaltvorgang durch bloßes Gasgeben stark beschleunigen zu können. Nachdem das Gros der modernen Personenwagen für möglichst hohe Spitzengeschwindigkeit ausgelegt ist, andererseits aber die Verkehrsverhältnisse auch nicht annähernd so hohe Geschwindigkeiten zulassen, arbeitet der Motor sehr oft im mittleren Drehzahlbereich, zumal man sich unwillkürlich scheut, etwa den Beschleunigungsgang als „Dauergang" anzuerkennen. Je stärker die Verkehrsdichte wird, desto prekärer entwickelt sich die Frage entweder nach dem feinstufigen (und aufwendigen) Getriebe oder nach gesteigerter Elastizität des Motors. Der letztere Weg scheint nicht gerade der verkehrteste zu sein, kommt er doch dem Vermögen des Durchschnittsfahrers am meisten zupaß.

Leider ist es nicht so, daß die für den Antrieb des Fahrzeugs erforderliche Leistung proportional mit der Geschwindigkeit anwächst, vielmehr ist der Leistungsbedarf bei hoher Geschwindigkeit unverhältnismäßig größer als bei niederer Geschwindigkeit. Schuld daran ist vor allem der Leistungsbedarf zur Überwindung des Luftwiderstandes, der mit der Fahrgeschwindigkeit in dritter Potenz anwächst, und der Roll- bzw. Walkwiderstand, der etwa quadratisch von der Geschwindigkeit abhängt. Jedenfalls läßt sich die Faustregel ableiten, daß ca. ⅔ der Motorhöchstleistung in der Ebene 85% der Höchstgeschwindigkeit ergeben. Berücksichtigt man, daß auf der Autobahn Dauergeschwindigkeiten über 100 km/st — selbst mit wesentlich schnelleren Wagen — nur sehr selten gefahren werden, dann bedeutet das, daß schon ein Wagen der 1½-Ltr.-Klasse mit ca. 120 km/st Höchstgeschwindigkeit praktisch kaum mit mehr als ⅔ Höchstleistung dauerbeansprucht wird, sofern man von Beschleunigungsvorgängen und Bergfahrt absieht (wo man sich über das restliche Drittel freut!). Innerhalb dieses Geschwindigkeits- bzw. Leistungsbereichs wird also der Motor über das Gaspedal zu regeln sein, und es ist nur allzu verständlich, wenn man die Forderung aufstellt, daß diese Regelung hier besonders feinfühlig sein sollte.

Die Praxis zeigt aber, daß zu der erwähnten ⅔ Motorhöchstleistung bzw. 85% der Höchstgeschwindigkeit nur ⅓ Gaspedalweg gehören!

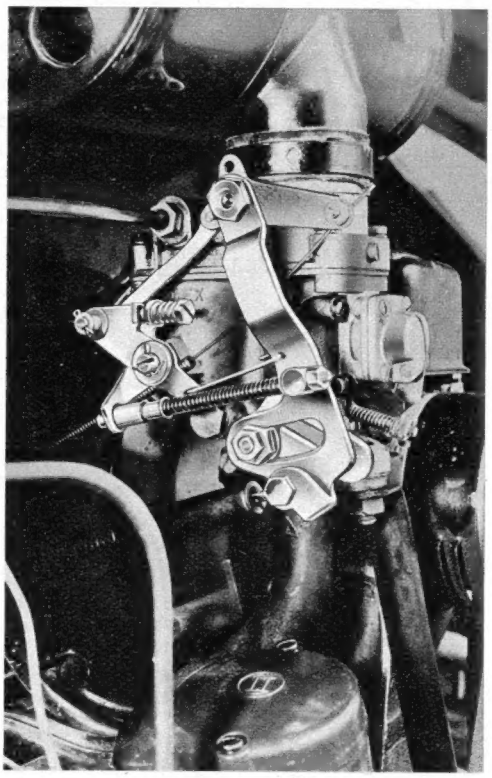


Bild 2: Das Parcus-Stufengaspedal-Gestänge, eine sinnvolle und im Grunde recht einfache leistungsproportionale Regeleinrichtung mit verstellbarem Druckpunkt.

Diese Relation ist alles andere als günstig, zumal, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Höchstleistung längst vor der vollen Drosselklappenöffnung erreicht wird. Gerade im unteren und mittleren Drehzahlbereich genügen u. U. schon Öffnungen von 60 bis 70%, also Gaspedalwege gleicher Größenordnung, um das höchstmögliche aus dem Motor herauszuholen. Jedes weitere Durchtreten läßt nur noch den Verbrauch in die Höhe schnellen. Mit zunehmendem Gaspedalweg wird die Leistung kaum noch, die Gefahr des Mehrverbrauchs jedoch ganz gewaltig gesteigert. Kann man aber von jedem Fahrer so viel Gefühl im Gasfuß voraussetzen, daß er die scharfe Grenze erkennt, ab welcher die Wirtschaftlichkeit des Fahrens nicht mehr gewährleistet ist? Wohl kaum. Darum muß es eine erste Forderung der Zukunft sein, das Gaspedal endlich zu einem „leistungsproportionalen" Regelvorgang zu machen, d. h. der Gaspedalweg soll nicht den Drosselklappenwinkel, sondern die erzielbare Leistung in geradliniger Abhängigkeit beeinflussen. Das bedeutet innerhalb des normalen Fahrbereichs eine Verdoppelung des seitherigen Pedalwegs (statt ⅓ jetzt ⅔).

Daß es solche Lösungen gibt, wurde durch die Praxis bereits bewiesen; sie sind keineswegs teuerer oder komplizierter als die althergebrachte. Beispielsweise findet sich das „leistungsproportionale" Gaspedal beim Mercedes-Benz 220. Bei dem überdurchschnittlich großen Temperament dieses Modells wird man eine feinfühligere „Entfesse-

lung der Motorkräfte" begrüßen, vollends auf glatter Straße und eingedenk der Tatsache, daß der 220 nicht nur von passionierten Sportfahrern bewegt, sondern als Normalfahrzeug auch von weniger routinierten Automobilisten benutzt wird. Hinzu kommt, daß die hohe Spitzengeschwindigkeit nur von wenigen Fahrern ausgenützt werden kann, der Durchschnittsmann aber mit vielleicht 50% der investierten Motorleistung zufrieden sein wird.

Diese Überlegung führt, zusammen mit jener hinsichtlich wirtschaftlichster Fahrweise, zu einer zweiten Forderung an das Gaspedal: deutlich fühlbarer Druckpunkt, sobald der Leistungszuwachs im Verhältnis zum Mehrverbrauch unrentabel wird. Diese Forderung ist für den Gebrauchswagen und den Durchschnittsfahrer bestimmt berechtigt, wenn auch die Frage noch offen bleibt, wo die besagte Grenze liegt, denn sie ist individuell verschieden — der oder jener ist bereit, dem Temperament seines Wagens ein paar Liter Mehrverbrauch unbedenklich zu opfern. Sie wird auf Grund des oben Ausgeführten zunächst bei ⅔ Motorleistung entsprechend ⅔ Gaspedalweg angenommen werden können, sollte aber vielleicht bei einigen Fahrzeugmodellen nach oben oder unten verschoben werden. Das berührt die Zweckmäßigkeit des „Stufengaspedals" — um nichts anderes handelt es sich — dem Prinzip nach in keiner Weise. Man spürt mit seiner Hilfe das, was man als guter Fahrer von Sekunde zu Sekunde neu am Gaspedal „erspüren" muß — jene so oft zitierte Grenze zwischen zweckmäßig verwendeten und vergeudeten PS.

Auch das Stufengaspedal gibt es schon. Sowohl Lancia wie Simca haben es versucht, bei der DKW-Sonderklasse ist es zu finden und schließlich häufig auch beim VW (hier als Parcus-Stufengaspedal bekannt). Die Lösungen sind z. T. gekonnt, z. T. auch nicht. Beispielsweise kostet das für den VW erforderliche Gestänge nur DM 16.—, Einbauzeit eine Viertelstunde. In allen Fällen wurde sparsamerer Betrieb festgestellt, und zwar logischerweise um so eher, je ungeübter der Fahrer. Besonderes Feingefühl im Gasgeben erfordert der Zweitakter, der im Gegensatz zum Viertakter den geringsten spezifischen Verbrauch nicht bei Vollast, sondern bei ⅔- bis ¾-Vollast hat, in allen anderen Teillastgebieten aber sehr unwirtschaftlich sein kann. Nicht umsonst ist die Auto-Union zum serienmäßigen Stufengaspedal übergegangen, das man aber noch nicht als ganz reif ansprechen kann, da die Vollgasstellung eine anomale Fußstellung verlangt (Pedaldrehpunkt innerhalb der Fußauflage) und gewisse Rückwirkungen der Motorschwingbewegungen auf das Pedalgestänge festzustellen sind.

Immerhin scheint das Eis gebrochen zu sein und das Gaspedal nicht mehr bloß als Betätigungsorgan für die Drosselklappe, sondern als das angesehen zu werden, was es tatsächlich sein soll: Regelorgan für die Motorleistung. In Verbindung mit dem Druckpunkt (der in gewissen Grenzen einstellbar sein sollte, damit die individuellen Wünsche des Fahrers berücksichtigt werden) wird damit eine Regelanlage geschaffen, die dem versierten Fahrer viel Aufmerksamkeit erspart, dem Unkundigen aber eine richtige Fahrweise anerzieht. Beide werden aus ihr Nutzen ziehen. *bk*

Aktion Auto am Bahnhof

Als wir vor einiger Zeit über die Einrichtung von Selbstfahrer-Mietwagen an französischen Bahnhöfen berichteten, konnten wir darauf hinweisen, daß auch bei der Deutschen Bundesbahn ähnliche Pläne erwogen werden. Inzwischen ist in Deutschland die Aktion „Auto am Bahnhof" angelaufen, allerdings noch ohne Beteiligung der Bundesbahn. Die private Initiative war wieder einmal schneller und ist entschlossen, auch dann ihren Dienst auf- und auszubauen, wenn die Bundesbahn, was nicht ausgeschlossen ist, ihr contra ansagen sollte. Verhandlungen darüber stehen bevor.

Die erste Anregung bei der Bundesbahn, den „Auto-am-Bahnhof-Dienst" einzuführen, die vom Frankfurter „Metro-Selbstfahrerdienst" und der „Selbstfahrer-Union Deutschland" ausging, wurde zwar von der Bundesbahn interessiert aufgenommen und man entsandte sogar einen hohen Beamten nach Paris, damit er die Organisation, wie sie in Frankreich schon seit geraumer Zeit besteht, studiert. Doch wurde man sich offenbar nicht darüber einig, ob die Bundesbahn diesen Dienst in eigener Regie oder in Zusammenarbeit mit den beiden genannten Institutionen durchführen solle.

Eine Entscheidung hierüber ist auch heute noch nicht gefallen, und wenn dennoch der Dienst „Auto am Bahnhof" bereits funktioniert, so deshalb, weil der Metro-Selbstfahrerdienst und die Selbstfahrer-Union Deutschland nun auf eigene Faust die Organisation auf die Beine stellten. So kommt es, daß bis zur Stunde Bestellungen auf Selbstfahrer-Autos noch nicht, wie es vorgesehen und sinnvoll gewesen wäre, am Bahnhofschalter aufgegeben werden können, sondern daß der Kunde nach wie vor gezwungen ist, sich der Büros der beiden genannten Institutionen zu bedienen.

In der Praxis bedeutet dies keine Einschränkung, aber es wäre natürlich einfacher, wenn der Reisende zusammen mit seiner Fahrkarte auch gleich die Bestellung auf einen Selbstfahrer-Wagen am Zielort erledigen könnte.

Rund 500 Automobile stehen bereits für den „Auto-am-Bahnhof"-Dienst zur Verfügung, vom Volkswagen aufwärts bis zum Mercedes 300. In 29 Städten besteht schon jetzt dieser neuartige Dienst und der weitere Ausbau ist im Gange.

In der Praxis geht das so vor sich, daß der Kunde die Bestellung in seiner Heimatstadt abgibt. Ist er der Zweigstelle der Metro oder der Selbstfahrer-Union unbekannt, so hat er sich auszuweisen und eine Bestellgebühr von DM 5.— zu bezahlen, die ihm später bei der Abrechnung vergütet wird. Am Zielbahnhof steht der gewünschte Wagen zur gewünschten Zeit, ein Beauftragter des Dienstes, durch Mütze und Armbinde gekennzeichnet, übergibt das Fahrzeug und nimmt es nach Ablauf der Leihzeit auch wieder in Empfang.

Die Leihgebühr für einen Volkswagen für 80 Kilometer beträgt DM 19.80 und umschließt alle Nebengebühren, wie Versicherung usw., aber nicht das Benzin. Größere Wagen sind entsprechend teurer. Die Leihgebühr für jeden weiteren, über die 80 Kilometer-Grenze hinausgehenden Kilometer beträgt, — ebenfalls ohne Benzin — DM 0,16 beim Volkswagen, bei größeren Fahrzeugen wiederum entsprechend mehr. Die Telegramm- oder Telefonkosten für die Weitergabe der Bestellung zum Zielbahnhof bzw. die dort beheimatete Metro- oder Union-Dienststelle, werden dem Kunden nicht berechnet.

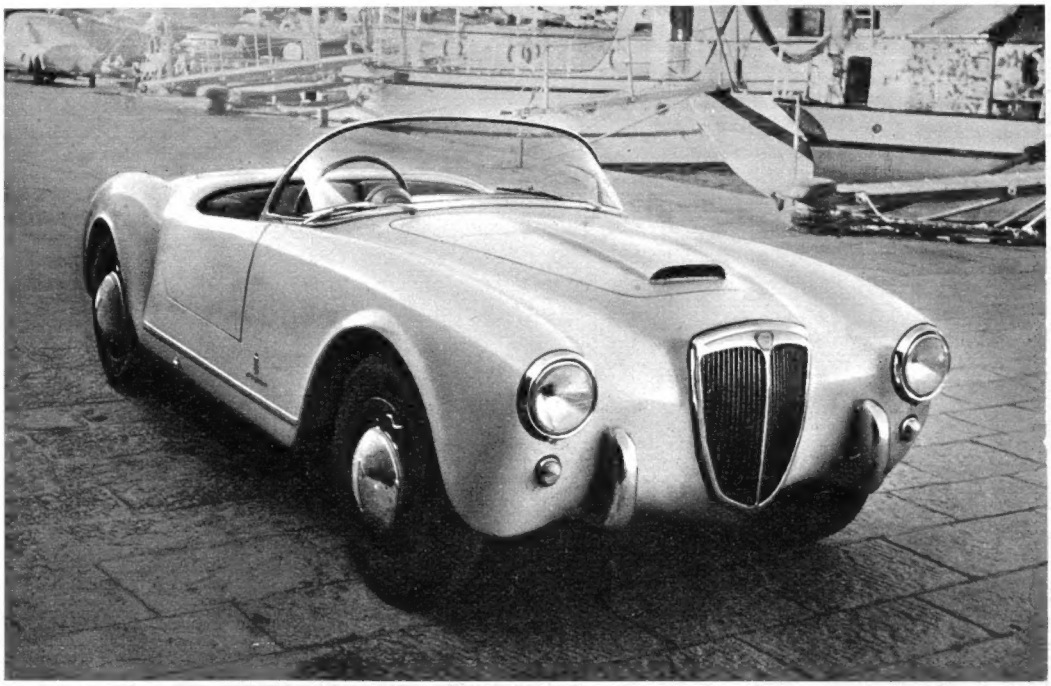
Auf unsere Frage, warum die Bundesbahn so lange zögert, die Basis für eine echte Zusammenarbeit zu schaffen, meinte Herr Weinig, Mitinhaber der „Metro" in Frankfurt: „Weil die Bahn Sorge hat, die Reisenden könnten sich zu sehr an das Autofahren gewöhnen und würden erkennen, daß es angenehmer und billiger ist, auch größere Strecken im gemieteten Automobil zu fahren!"

Und auf unsere Frage, was Metro und Selbstfahrer-Union tun werden, wenn die Bahn einen ähnlichen Dienst in eigener Regie aufziehen sollte, sagte Herr Weinig: „Wir werden in jedem Falle billiger sein!"

Ob mit oder gegen die Bundesbahn. Der Dienst „Auto am Bahnhof" ist da, zum Vorteil seiner Kunden, auf deren dringenden Wunsch er überhaupt erst entstanden ist. *-cow-*

Ein Aurelia-Roadster

vom Typ Gran Turismo, karossiert von Pinin Farina, ist Lancias Angebot für den amerikanischen Sportwagenmarkt. Mit einer zahmen Nockenwelle versehen, läßt sich dieser Gran Turismo im IV. Gang im Schritt-Tempo fahren, läuft in der Spitze jedoch 175 km/st. Foto: Millanta



Unser Test:

LLOYD LP 400 S

DAS scheint uns das Wesentliche am kleinen Lloyd: Er ist ein relativ billiger und anerkannt wirtschaftlicher Kleinwagen, aber absolut kein Arme-Leute-Auto. Er ist ganz und gar zugeschnitten auf die Bedürfnisse jener zahllosen Kunden, die ein wenn auch nur kleines, so doch immerhin „richtiges" Automobil besitzen wollen, sich aber keinen „erwachsenen" Wagen leisten können oder wollen. Unter den heutigen Verhältnissen sind das hauptsächlich diejenigen, deren Gehalt oder Lohn den Betrieb eines privaten Wägelchens gestatten, ohne daß sie die bei gewerblich genutzten Fahrzeugen möglichen Steuererleichterungen in Anspruch nehmen können. Wenn diesbezüglich auch von diesem Jahr an den privaten Wagenbesitzern mehr Gerechtigkeit widerfährt als bisher, so wird es doch praktisch dabei bleiben, daß sich für den kleinen Lloyd in erster Linie besser verdienende Angestellte, Beamte und Arbeiter interessieren. Selbstverständlich wird er aber auch weiterhin in der Geschäftswelt, in der Landwirtschaft oder bei freien Berufen Verbreitung finden. So wird er sich nach wie vor, um nur zwei typische Beispiele zu nennen, etwa für den jungen Arzt besonders eignen oder für den Handelsvertreter, wenn dessen Tätigkeit nicht gerade laufend die Bewältigung großer Fahrtstrecken erfordert.

Seit 1950, seinem Erscheinungsjahr, ist der kleine Lloyd liebevoll, systematisch und konsequent weiterentwickelt worden. Jede der bisherigen Entwicklungsstufen, von der ersten angefangen, war in sich durchaus harmonisch abgeschlossen. Daß sich dennoch der einstige „weiche" LP 300 bis zur heutigen Ausführung eines kompletten Ganzstahl-Kleinwagens regelrecht mausern konnte, mag als Beweis für die überaus geglückte Konzeption dieses erstaunlich wandlungsfähigen Fahrzeugs gelten.

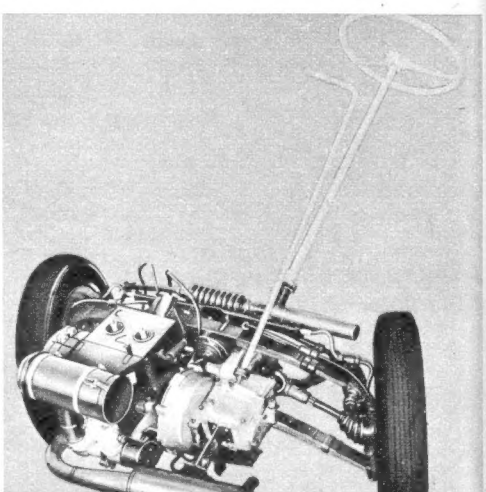
Dabei kommt dem Lloyd sein in jeder Hinsicht einfacher, übersichtlicher und kompakter Gesamtaufbau zugute. Der Fronttriebblock mit 400 ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor, angeblocktem Dreiganggetriebe, mit Doppelquerfeder-Vorderradaufhängung und Zahnstangenlenkung ist eine einheitliche Baugruppe, ebenso der mit dem Karosserieboden vereinigte Zentralrohrrahmen, die leichte Hinterachse und schließlich die in Schalenbauweise hergestellte Stahlkarosse. Es ist wirklich bemerkenswert, was man bei Lloyd mit so verhältnismäßig bescheidenem Aufwand zuwege brachte.

Das anspruchslose, nahezu quadratisch ausgelegte Motorchen leistet 13 PS bei 3750 U/min. Das sind für einen 520 kg schweren Wagen nicht viel, trotzdem sind die Fahrleistungen recht anständig. Freilich hängen diese offenbar entscheidend davon ab, wie der Motor behandelt wurde. Wir haben unseren Testwagen beispielsweise nur mit wenigen hundert Kilometern übernommen und dann selbst nach der umstrittenen, von uns aber für richtig gehaltenen Vollgas-Methode eingefahren. Erfolg: Das gute Stück ging bereits nach 1500 km seine ehrlichen 80 km/st, manchmal sogar noch mehr, und brauchte 20 Sekunden, um aus dem Stand auf 60 km/st zu beschleunigen. Außerdem können wir mit Genugtuung konstatieren, daß der 400-Motor nunmehr wieder garantiert vollgasfest geworden ist, wie dies auch der frühere 300er war. Nach dem Übergang auf den größeren Hubraum war dies bekanntlich leider nicht der Fall (siehe Test in Heft 14/1953). Die diesbezügliche zeitweise Empfindlichkeit mag vielleicht dadurch mit verursacht gewesen sein, daß das Werk im Streben nach Geräuschminderung in der Einengung des Kolbenspiels etwas zu ehrgeizig gewesen ist. Auf jeden Fall wurden inzwischen durch kleine Verbesserungen und Abstimmungen sowie durch einen größeren Luftfilter, der gleichzeitig der Geräuschminderung dient, sowohl die Leistung wie die Standfestigkeit des Motors günstig beeinflußt. Sicherlich aber wirkt sich auch hier die Einfahrmethode aus. Wir wollten es, schon im Hinblick auf unsere Erfahrungen vor 1½ Jahren, ganz genau wissen und fuhren stundenlang auf der Autobahn rücksichtslos mit voll durchgetretenem Gaspedal, ließen den Wagen, ebenfalls mit Vollgas, Berge hinaufschuften, wir quälten ihn bewußt, indem wir absichtlich nicht zurückschalteten, wir überdrehten ihn bergab kilometerweit bis gegen 95 km/st — der Motor tat gutmütig mit, er ließ nicht das geringste Zeichen des Unwillens erkennen, und gefressen hat er nicht ein einziges Mal. Respekt!

Unsere Einfahrerei wie auch die zuletzt geschilderten Gewaltversuche wirkten sich natürlich fühlbar auf den Kraftstoffverbrauch aus, weshalb wir den insgesamt festgestellten Durchschnitt nur der Vollständigkeit halber und mit ausdrücklichem Vorbehalt nennen: 6,9 Liter/100 km. Bei normaler und keineswegs auf Schonung bedachter Fahrweise hat man im Mittel erfahrungsgemäß beim Lloyd mit einem Verbrauch von rund 6 Liter zu rechnen. Viele kommen mit weniger aus, manche brauchen mehr. Käufer eines neuen LP 400 müssen sich übrigens von vornherein darüber klar sein, daß sie während der Einfahrperiode, das sind ungefähr die ersten 2000 km, mit einem etwas erhöhten Verbrauch zu rechnen haben.

Der Lloyd hat einen prächtig ungehinderten Einstieg, wobei allerdings die Türen hinten angeschlagen sind. Auch zu den Rücksitzen gelangt man äußerst bequem, da die Vordersitze doppelt umgeklappt werden können.

Als komplette Baueinheit ist der Fronttriebblock ausgeführt. Der Motor steht quer vor der Vorderachse, das Dreiganggetriebe ist mit dem Differential zusammengefaßt, vorderes Fahrwerk und Zahnstangenlenkung werden mit dem Triebwerk montiert.



Zu den guten Eigenschaften des Lloyd-Motors gehören schließlich seine außerordentliche Startbereitschaft auch bei größter Kälte sowie seine weitgehende Erschütterungsfreiheit und seine für einen luftgekühlten Zweitakter beachtliche Laufruhe. Was immer noch, wenngleich in geringerem Maße als bei den ersten Modellen, von manchen Leuten als lästig empfunden wird, ist das Singen des Gebläses. Das aber ist nun mal eine Gegebenheit, der nachhaltig überhaupt nicht, sondern allenfalls ganz peu à peu entgegengewirkt werden kann. Übrigens gibt es auch Lloyd-Besitzer, die sich von den Herren Autoverkäufern fest davon überzeugen ließen, daß man das Gebläse jetzt nicht mehr hört. Sie glauben dann beharrlich, das Getriebe würde „singen". Dem ist aber nicht so, es ist doch der Lüfter.

Angesichts des ziemlich hohen Leistungsgewichtes bedeutet die Feststellung jedesmal von neuem eine Überraschung, daß drei Vorwärtsgänge im allgemeinen völlig genügen. Auch den Freilauf vermißt man beim Lloyd eigentlich kaum. Zum dritten ist es bemerkenswert, wie auffallend leicht und geräuschlos das an sich ganz primitive Zahnradschubgetriebe zu schalten ist, obwohl es keine Synchronisierung besitzt. Allerdings muß man es können. Es ist nämlich falsch, den Schalthebel unter dem Lenkrad fest in die Hand zu nehmen oder womöglich „saugend und schraubend" zu umfassen. Der Schalthebel will vielmehr mit der hohlen Hand geführt werden. Außerdem brauchen Anfänger einige Übung, um die längeren Schaltpausen, die jeder Zweitakter braucht, sowie das kräftige Zwischengas einigermaßen richtig zu dosieren.

All dies wird jeder normale Mensch rasch begreifen; und auch sonst ist der kleine Lloyd denkbar einfach zu bedienen. Die ziemlich direkte Zahnstangenlenkung geht leicht, sie arbeitet sehr präzis und erschütterungsfrei. Das nette Zweispeichen-Lenkrad (400 mm ⌀) liegt gut in der Hand. Für den vollen Radeinschlag braucht es insgesamt nur 2¼ mal gedreht werden. Sehr ordentlich wirken die Öldruckbremsen, und auch die Handbremse, deren Hebel griffgünstig zwischen den Vordersitzen liegt, zieht einigermaßen gut. Nicht gefällt uns lediglich, daß der Abblendschalter vom Kupplungspedal zu weit entfernt und zudem unbequem placiert ist. Im kleinen Lloyd sitzt man verhältnismäßig tief drin, doch ist die Sitzposition durchaus angenehm und man hat rundum gute Sicht. Dies gilt insbesondere auch für rückwärts, zumal bei der neuesten Ausführung ja die Heckscheibe bis zu den Seitenfenstern herumgezogen wurde. Das ist praktisch und sieht gut aus, der Wagen wirkt dadurch sogar etwas größer als bisher.

Überhaupt finden wir den Lloyd ausgesprochen nett aussehend, zumal jetzt, wo er ganz aus Stahl besteht und kunstharzlackiert in allen möglichen hübschen Farben geliefert wird. Man kann ihn ohne Mehrpreis auch zweifarbig haben. Das macht nämlich bei der Produktion keine Mehrarbeit, weil die Karosserie in Schalen-Bauweise hergestellt wird, was u. W. bei keinem anderen Serienwagen der Welt der der Fall ist. Diese Bauart erlaubt billigere Produktionseinrichtungen, erfordert aber andererseits eine größere Herstellungsgenauigkeit der Einzelteile und erleichtert später deren Austausch. Vom einstigen Holzgerippe des kleinen Lloyd ist nichts mehr übriggeblieben. Die ziemlich mäßigen Dröhngeräusche sind deshalb jedoch nicht stärker oder unangenehmer geworden.

Jeder, der noch nie in einem Lloyd saß, zeigt sich überrascht, darin so viel Platz vorzufinden. Auf den Vordersitzen vor allem ist man keineswegs beengter als etwa in einem Volkswagen, auch sitzt man durchaus bequem, und selbst die Ausstattung ist zwar einfach, jedoch freundlich und man braucht eigentlich nichts, was wirklich notwendig ist, zu vermissen. Eine primitive, aber durchaus genügende

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

LLOYD LP 400 S

MOTOR

Zweitakt-Zweizylinder (quer vor Vorderachse), Bohrung × Hub 62 × 64 mm, Hubraum 386 ccm, Verdichtung 1:6,85, Leistung 13 PS bei 3750 U/min, Umkehrspülung, Luftkühlung mit Axialgebläse, Gemischschmierung, 1 Horizontalvergaser Solex BFRH 30, Kraftstoffzufuhr durch Gefälle, 25 Liter- (einschl. 3 Liter Reserve-) Tank unter Motorhaube, Batterie 6 Volt 50 Amp.st. (unter Motorhaube), max. Drehmoment 2,9 m/kg bei 2750 U/min., Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (4650 U/min. bei 80 km/st) 10 m/s, bei Nennleistung 8 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Dreigang-Zahnradschubgetriebe mit Knüppelschaltung unter dem Lenkrad, Untersetzungen: I. 4,58, II. 2,19, III. 1,31, Rückwärts 4,58, Antrieb 4,87, Ölinhalt Getriebe- und Differentialgehäuse 0,9 Liter, Frontantrieb mit Kegelradausgleich.

FAHRWERK

Zentralrohrrahmen mit geschlossenem Stahlblechunterzug, Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise, vorn Einzelradaufhängung mit zwei Querfedern, hinten Pendel-Halbachsen mit längsliegenden Halbfedern, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangen-Einzelradlenkung, Reifen 4,25–15, hydraulische Bremsen (Ate), Bremsfläche 426 cm², Seilzughandbremse auf Vorderräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2000 mm, Spur 1050/1100 mm, Bodenfreiheit 115 mm, Außenmaße 3355 × 1410 × 1400 mm, Drehkreis 11 m, Eigengewicht vollgetankt 520 kg, zulässiges Gesamtgewicht 820 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 25 km/st
II. Gang	5 bis 45 km/st
III. Gang	ab 15 km/st
Höchstgeschwindigkeit	80 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	20 sec
0 bis 70 km/st	30 sec

Verbrauch (Zweitakt-Gemisch 1:25)

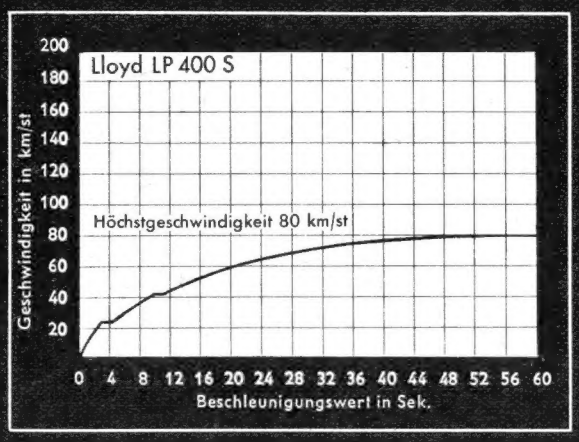
Normverbrauch	5,4 Liter/100 km
Testverbrauch	6,9 Liter/100 km
Ungefährer Regelverbrauch	6 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	40 kg/PS
voll belastet	63 kg/PS

PREISE

Limousine zweitürig	DM 3450.—
Kombiwagen dreitürig	DM 3580.—
Mehrpreis für Schiebedach	DM 175.—
Austauschmotor	DM 128.—



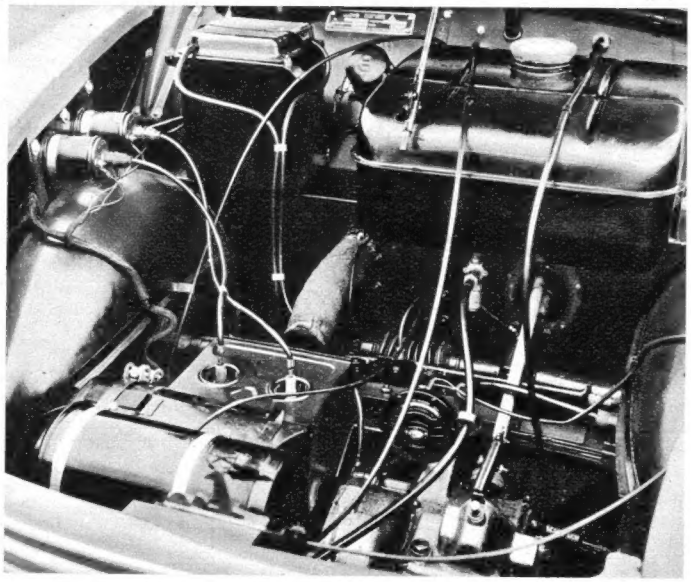
Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr ... DM 72.—

Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr .... DM 90.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr .... DM 147.— + 5%

Heizung ist im Listenpreis inbegriffen. Auf eine Windschutzscheiben-Entfrostung dagegen verzichtet das Werk, und zwar anscheinend weniger der Ersparnis zuliebe als vielmehr, um das Wageninnere besser gegen die Motorgeräusche abgeschirmt zu lassen. In der Tat kann man die Entfrostung entbehren, wenn man ein oder beide Schiebefenster einen Spalt öffnet, andernfalls muß man sich eben einen elektrischen Heizstab zulegen. Die Windschutzscheibe besteht vernünftigerweise aus Verbundglas, die Seitenfenster dagegen immer noch aus einfachem Spiegelglas. Außer je einem Schiebefenster in den Türen sind alle Scheiben fest. Die Scheibenwischer sind, unserer damaligen Anregung gemäß, wieder parallellaufend, sie sollten aber vielleicht ein paar Grad weiter nach rechts schwenken. Eine automatische Abschaltung für die Wischer (ebenso für die Blinker) kann man bei einem Fahrzeug wie dem Lloyd füglich nicht erwarten. Als einziges Instrument besitzt der LP 400 einen (beim Testwagen ganz genau anzeigenden) Tachometer mit Kilometerzähler, eine gute (natürlich nicht automatisch einschaltende) Innenleuchte sowie ein recht schön großes Ablagefach. Besonders freut uns der Reservehahn, der währenr der Fahrt umgelegt werren kann und einen einigermaßen davor sichert, daß man plötzlich ohne Kraftstoff liegen bleibt, und der schließlich auch einen gewissen Diebstahlschutz darstellt. Einschließlich der drei Liter Reserve faßt der Tank 25 Liter, ausreichend also für rund 400 km Fahrtstrecke. Es gibt Autos, die einen entsprechend großen Tank viel nötiger hätten als der kleine Lloyd. Sie haben ihn dennoch nicht.



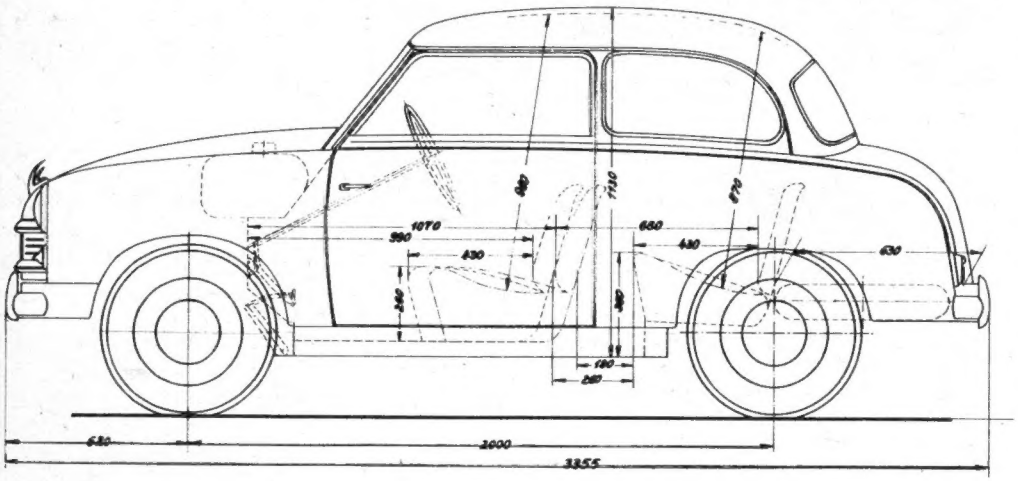
Hervorragend zugänglich ist der Raum unter der breiten, hochklappbaren Motorhaube. Der Motor selbst sowie die zum vorderen Fahrwerk gehörenden Teile sind zwecks Überwachung, Pflege und Reparatur durchweg leicht erreichbar. Der große 80 mm-Stutzen des 25 Liter-Tanks liegt ebenfalls so, daß man mit der Mischkanne ungehindert hantieren kann.

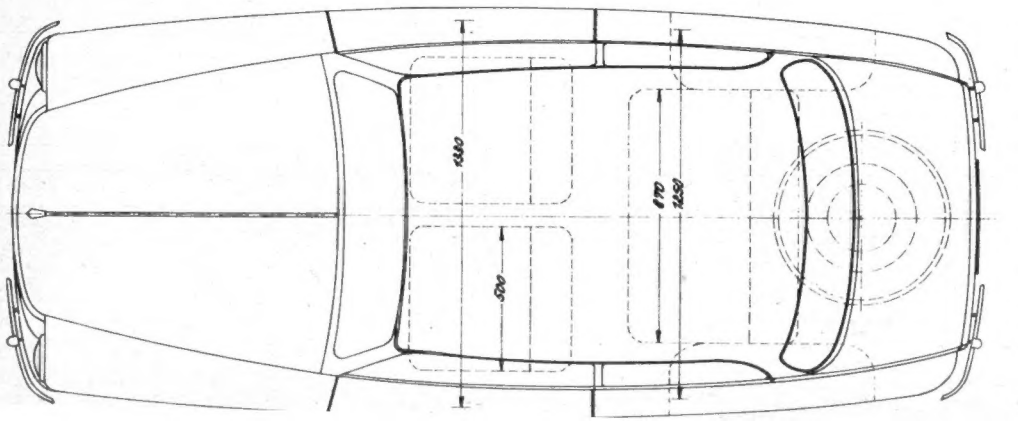
Fotos: Studio Schwaben (5), Werkbilder (2)

Dieses sympathische Wägelchen darf sich ferner einer sehr bemerkenswerten Fahrsicherheit rühmen. Der Frontantrieb wirkt sich da natürlich günstig aus, sicherlich aber auch die sonstige Auslegung des Fahrwerks und wohl auch seine für heutige Begriffe großen Räder. Dazu kommt die hervorragende Wirksamkeit der reichlich bemessenen hydraulischen Bremsen. Die Spur- und insbesondere die Kurvenfestigkeit verdienen höchstes Lob. Selbst beim Lloyd ist übrigens schon eine gewisse Seitenwindempfindlichkeit deutlich zu spüren, wenngleich sie bei den hier möglichen Geschwindigkeiten kaum gefährlich werden kann. Die naturgemäß recht harte Federung läßt ziemlich viele, kurze Schläge durchkommen, die nicht gerade angenehm sind. Nach den vielen Verbesserungen, die der Lloyd all die Jahre her motorisch und karosseriemäßig erhalten hat, will es uns am dringendsten scheinen, daß man sich künftig in erster Linie um eine Vervollkommnung der Federungseigenschaften bemüht. Dies ist gerade bei Kleinwagen bekanntlich mit das schwierigste Problem, ungelöst aber wird es nicht bleiben.

Wenn wir den Lloyd vornehmlich als Stadtfahrzeug oder Nahverkehrsmittel betrachten, so schließt dies nicht aus, daß man auch weite Strecken damit recht gut bewältigen kann. Im Hinblick auf ein oder zwei Urlaubsreisen, die man vielleicht zu machen gedenkt, ist dies sehr wichtig. Als wir den Testwagen holten, fuhren wir die 680 km von Bremen nach Stuttgart ohne sonderliche Übereilung in genau 11 Stunden einschließlich der einstündigen Mittagessen- und Tankpause. Mit dem Schnellzug braucht man dazu 12 Stunden, und dann steht man immer noch nicht direkt vor der Haustür. Und vom Kostenunterschied wollen wir dabei gar nicht sprechen, besonders dann, wenn im Wagen eine zweite Person und gar noch der Nachwuchs mitfahren. Eins freilich hatten wir für die weite Fahrt versäumt: es empfiehlt sich für solche Zwecke schon, ein Schaumgummikissen unter den Hintern zu legen.

So ist der Lloyd also wirklich ein vollwertiges Automobil, wenngleich der Maßstab hierfür stets relativ bleiben wird. Ein Buickgewohnter Amerikaner beispielsweise wird sich schon in einem Olympia oder Taunus recht besch . . . eiden vorkommen. Wer aber bisher nur Motorrad oder Roller fuhr, der fühlt sich im Lloyd sicherlich wie ein kleiner Herrgott. Und in absehbarer Zeit hoffentlich ein noch besseres Fahrzeug zu besitzen, davon träumt sowohl der Mopedfahrer als auch der Besitzer eines teuren Straßenkreuzers. *Werner Oswald*





In Köln notiert

Über die neuen Ford-Modelle, den Taunus 15 M und den Taunus 12 M 55, die in den ersten Januartagen einigen hundert Pressevertretern vorgeführt wurden, haben wir bereits im letzten Heft berichtet. Da wir ohnehin so bald wie möglich einen ausführlichen Testbericht vom 15 M zu bringen gedenken, wollen wir heute auf weitere Ausführungen über diesen Wagen verzichten. Lediglich über die Preise wäre weiter unten noch etwas zu sagen, und erfreulicherweise wird daraus ersichtlich, daß man das neue Modell auf Wunsch auch mit Vierganggetriebe bekommt, so daß unsere diesbezügliche „Fehlanzeige" im letzten Heft als gegenstandslos zu betrachten ist.

Gelegentlich der Vorstellung des 15 M sprach Generaldirektor E. Vitger zu aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragen. Im Hinblick auf die wachsenden Kapazitäten aller Automobilfabriken verneinte Vitger die Gefahr einer kommenden Überproduktion. Viel richtiger sei es dagegen, daß der Personenwagenmarkt an „Unterverbrauch" leiden könne, weil die potentielle Nachfrage wegen der allzu hohen fiskalischen Belastung nicht zum Zuge komme. Besonders deutlich trete dies auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Erscheinung, worunter der Absatz neuer Wagen fühlbar leide. Nur der schrittweise Abbau der den Kraftverkehr belastenden Steuern könne zu einer weiteren Steigerung der Motorisierung führen, und im Endeffekt ließe dies nicht nur eine zusätzliche Belebung der allgemeinen Wirtschaft, sondern erst recht eine Erhöhung des Steueraufkommens erwarten. Damit stünden dann auch die notwendigen Mittel für den Straßenbau zur Verfügung.

Erfreulicherweise sei auf einem wichtigen Teilgebiet der Kraftfahrzeugsteuerpolitik ein guter Fortschritt zu erkennen, nämlich in Form des § 9 des neuen Einkommensteuergesetzes, das Aufwendungen der Steuerpflichtigen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abzusetzen gestattet. Die Auswirkungen dieser begrüßenswerten neuen Vorschrift werden freilich weitgehend vom Inhalt der zu erwartenden Rechtsverordnung abhängen. Zu dieser äußerte Generaldirektor Vitger einige Wünsche und Anregungen:

- Für geringe Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, also bis zu 10 oder besser bis zu 15 km, sollte man einen Pauschbetrag ansetzen, also auf den Nachweis der tatsächlich gefahrenen km verzichten.
- Für größere Entfernungen als 10 oder 15 km sollten km-Sätze festgelegt werden.
- Die Höhe dieser km-Sätze sollte auf der Grundlage der Reisekostenregelung für Bundesbeamte bestimmt werden. Diese erhalten bei Benutzung eines anerkannt privateigenen Kraftfahrzeugs folgende Vergütung

  Bei einem Anschaffungswert des Fahrzeugs
  bis 5500 DM . . . . . DM 0.28 je km
  von 5500 bis 6500 DM . . . . DM 0.33 je km
  über 6500 DM . . . . . DM 0.37 je km.

  Diese Sätze unterstellen eine durchschnittliche Jahresleistung von 10 000 km.
- In die Rechtsverordnung sollte ferner eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Aufwendungen, die durch die Pauschsätze nicht gedeckt werden, ebenfalls als Werbungskosten anzuerkennen sind.
- Die Rechtsverordnung soll so frühzeitig erlassen werden, daß die Arbeitnehmer bereits Anfang dieses Jahres den entsprechenden Freibetrag zur Eintragung auf die Lohnsteuerkarte beantragen können.

Es wird wohl kaum jemand bestreiten können, daß diese Wünsche äußerst maßvoll sind. Um so mehr darf man darum erwarten, daß ihnen Rechnung getragen wird. Mit Nachdruck forderte der Chef der Kölner Fordwerke schließlich, daß der Staat endlich die starre Preisbindung der Kraftfahrzeugversicherer aufheben soll. Auch wir stehen schon längst auf dem Standpunkt, daß es wirklich an der Zeit sein dürfte, dieses zwangswirtschaftliche Rudiment zu beseitigen, für dessen Beibehaltung nicht die geringste Notwendigkeit mehr zu erkennen ist.

Im übrigen ist auch Vitger dafür, die Hubraumsteuer in eine reine Kraftstoffsteuer umzuwandeln — und das ist der Wunsch des größeren Teils der Automobilindustrie ebenso wie der allermeisten Verbraucher. Da auch diese Maßnahme dem Staat gewiß nicht etwa weniger, sondern mehr Steuern einbringen würde, kann kein vernünftiger Mensch begreifen, warum in Bonn damit so gezögert wird. Bekanntlich liegen mehr oder weniger genaue Ausrechnungen darüber vor, um wie viele Pfennige in diesem Fall jeder Liter Kraftstoff teurer werden müßte. Diese Ausrechnungen allerdings hält Vitger insofern für recht fragwürdig, weil ihnen statische Gesichtspunkte zugrunde liegen, während die Dynamik ein beherrschendes Element des Marktes ist. Unter diesem Aspekt müsse erwogen werden, eventuell auf einen statisch rechnerischen Ausgleich überhaupt zu verzichten, wenn man per Saldo ein Mehr herauswirtschaften will. Natürlich sei dies ein gewisses Wagnis, die Bereitschaft hierzu gehöre aber nun einmal zu einer Marktwirtschaft. Wenn man in dieser Frage Chance und Risiko gegeneinander abwäge, dann wiege die Chance zweifellos weit schwerer als das Risiko. Äußerst risikovoll könnte sich dagegen umgekehrt eine Fortsetzung der konservativen Steuerpolitik gegenüber dem Personenwagen schon in Kürze auswirken. Denn gerade durch diese erscheint die weitere Aufwärtsentwicklung der deutschen Automobilindustrie als eines bedeutsamen Konjunkturträgers ernsthaft in Frage gestellt, zumal bekanntlich bei diesem Wirtschaftszweig ein funktionierender Inlandsmarkt unerläßliche Voraussetzung ist für die Wettbewerbsfähigkeit im Export.

Ford und Opel billiger

Mit dem neuen 15 M bezweckt Ford zweifellos vor allem, besser als bisher gegen den Opel-Olympia Rekord einerseits, die Borgward-Isabella andererseits konkurrieren zu können. Man hat hierzu beachtliche Voraussetzungen geschaffen, indem man den Wagene leistungs- und preismäßig außerordentlich interessant machte. In der Tat war es eine wirkliche Überraschung, daß der 15 M rund 400 Mark billiger herauskam als der bisherige 12 M. In Rüsselsheim freilich hat man noch rechtzeitig Wind bekommen und am Vortag der Ford-Pressekonferenz die Preise für Rekord und Kapitän ebenfalls beachtlich reduziert. Es kosten jetzt die Personenwagen von Ford und Opel:

Ford-Taunus 12 Limousine	DM 5390.—
Ford-Taunus 12 M Limousine	DM 5690.—
Ford-Taunus 15 M Limousine	DM 6185.—
Ford-Taunus 15 M Kombiwagen	DM 6550.—
Ford-Taunus 15 M Kastenwagen	DM 5950.—
Mehrpreis für Heizanlage	DM 160.—
Mehrpreis für Vierganggetriebe	DM 175.—

*

Opel-Olympia Limousine	DM 5250.—
Opel-Olympia Rekord Limousine	DM 5990.—
Opel-Caravan Kombiwagen	DM 6300.—
Opel L 55 Kastenwagen	DM 5800.—
Opel-Kapitän 55 Limousine	DM 8990.—
Mehrpreis für Heizanlage	DM 160.—

Man geht wohl kaum fehl in der Vermutung, daß diese neuen Preise auch bei einigen anderen Marken recht bald entspechende Reaktionen auslösen werden. Die Verschärfung der Konkurrenz, die hieraus resultiert, kann den Autofahrern und solchen, die es werden wollen, nur nützlich sein. In diesem Sinne waren die Kölner Tage ein guter Anfang für das neue Jahr.

W. O

Schlauchlose Reifen im Vormarsch

Noch in Heft 26 des vergangenen Jahres hatten wir uns mit dem Problem des schlauchlosen Reifens befaßt und die sichere Hoffnung ausgesprochen, daß die nächste Zukunft wohl einiges Neue in dieser Hinsicht bringen werde. Das ist auch schon prompt eingetroffen, und wieder einmal löst ein einzelnes Beispiel eine ganze Lawine von Ereignissen aus: Metzeler erschien Anfang Januar mit dem ersten serienmäßigen schlauchlosen Nutzfahrzeugreifen, Conti antwortet mit dem serienmäßigen schlauchlosen PKW-Reifen, und die Dunlop steht kurz davor, mit einzugreifen. Die andern Reifenhersteller werden, um im Konkurrenzkampf nicht unter die Räder zu geraten, folgen.

An sich wurde in dem besagten Aufsatz schon alles gesagt, was für den schlauchlosen Reifen wichtig und was an Vorteilen zu erwarten ist. Es handelt sich, kurz gesagt, darum, auf den Schlauch ganz zu verzichten. Dieser ist ja ein Einzelteil für sich, das die Aufgabe hat, das tragende Luftpolster absolut luftdicht zu umfassen. Seine Wandstärke ist gering gegenüber der mittels Textilgewebe verstärkten Reifendecke; er ist gegenüber Verletzungen äußerst empfindlich, da er unter dem hohen Innendruck im Falle eines Nageldurchstoßes usw. leicht schlitzen kann oder bei Verletzungen der Reifendecke (Gewebebruch usw.) leicht aufgescheuert wird. Die Luft entweicht dann sehr rasch mit allen üblen Folgen für die Decke und für die Fahrsicherheit. Eine Reifenpanne hatte stets die Demontage des Reifens, das Flicken des Schlauches (mit mehr oder weniger starker Störung der Auswuchtung) und die Wiedermontage der Decke zur Folge — alles in allem eine unangenehme und langwierige Prozedur, bei der zudem die Verletzung der Reifendecke meist unberücksichtigt blieb.

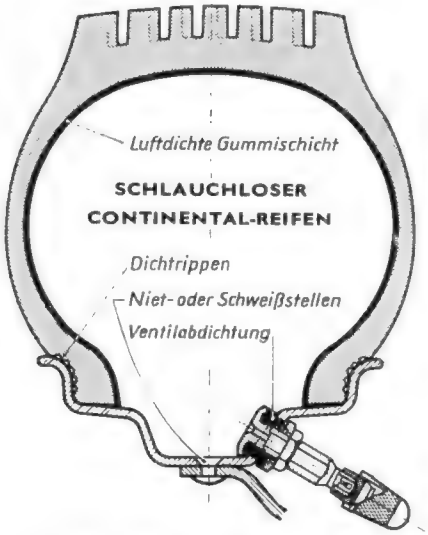
Der Verzicht auf den empfindlichen Schlauch war deshalb schon ein rentables Ziel, das allerdings nicht so einfach zu erreichen war, wie sich das ausspricht. Die lange Entwicklungszeit ist ein deutlicher Beweis dafür. Die Hauptschwierigkeit ist darin zu suchen, daß jetzt nicht nur die Decke selbst, sondern auch die Felge zuverlässig luftdicht sein muß. Bei der ersteren kann man sich durch absolut luftundurchlässige Butyl-Innenschichten relativ leicht helfen. Auch die Felge ist normalerweise — da ein Metallteil — luftundurchlässig, sofern nicht Schweißnähte oder Nietstellen diese Absicht verhindern. Die Felgen herstellende Industrie mußte hierauf seither keine Rücksicht nehmen, wird dies aber in Zukunft tun müssen, da der schlauchlose Reifen zweifellos seinen Weg machen und wohl bald zur Serienausrüstung des Personenwagens zählen wird. In der Tat ist es nicht gerade schwierig, die Tiefbettfelge für den Personenwagen — und soweit sie beim leichten Nutzfahrzeug noch verwendet wird, auch für dieses — absolut luftdicht hinzubekommen. Das Hauptproblem war vielmehr, den dichten Sitz zwischen Reifen und Felge zu erzielen.

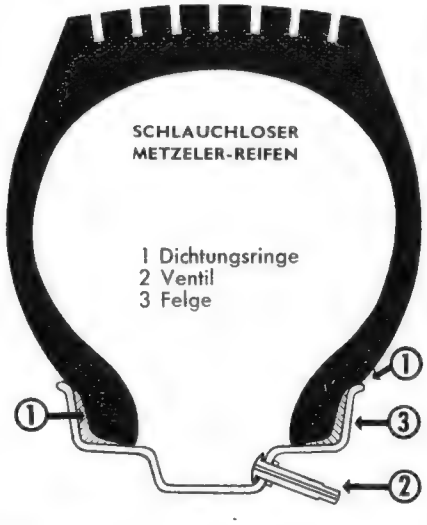
Hier sind nun die verschiedensten Systeme ausprobiert worden, von der Weichgummischicht über die Gummidichtschnur bis zum Gummidichtring. Es ist für die einzelnen Firmen nicht ganz einfach, die vielen in- und ausländischen einschlägigen Patente zu umgehen bzw. erfolgreich um die Lizenznahme herumzukommen. Am günstigsten haben sich Gummidichtleisten und -nuten an den Reifenwülsten erwiesen, die der amerikanischen Goodrich geschützt sind. Es ist jedoch hochinteressant, dazu Näheres von der Conti zu hören. Die Hannoveraner meldeten eben diese Dichtungsart mit verschiedenen Versionen im Jahre 1943 zum deutschen Patent an (DP 860 151, DP 886 697, DP 893 164); die damalige politische Lage machte jedoch jede Auslandsanmeldung illusorisch. Die seitlichen Dichtrillen des letzteren Patentes finden sich bei Goodrich wieder. Immerhin dürfen in Deutschland keine ausländischen Reifen verkauft werden, die dem deutschen Conti-Patent entsprechen — ein dürftiger Teilerfolg.

Der Leser wird sich fragen, wieso dann in Hannover nicht schon längst der schlauchlose Reifen produziert wird, nachdem dieser in Übersee zu einem so großartigen Verkaufsschlager wurde und sich in Europa durch Dunlop bzw. den französischen Goodrich-Reifen (Kléber Colombes) so gut einzuführen begann. Man betrachtete jedoch andere Aufgaben als vordringlich. Immerhin ist der schlauchlose Conti-Reifen seit 1953 in Entwicklung. Man beschränkt sich auf die Reifen für die normale Tiefbettfelge, da man der Ansicht ist, daß für die Entwicklung luftdichter anderer Felgenarten der Felgenhersteller verantwortlich zeichne. Daß der schlauchlose Conti-Reifen — mit dem Profil und der Gummiqualität des R-Reifens für die gängigsten Reifendimensionen der Erstausstattung ab Ende Februar über die Händlerschaft geliefert — sehr hoch entwickelt ist, beweist die Fülle von fertigen Vorrichtungen bzw. Hilfsmitteln zum Beheben von Reifenpannen. Es wurde gezeigt, daß selbst eingedrungene Nägel keinen Luftverlust ergeben, obwohl es sich nicht um einen „pannensicheren" Reifen handelt. Wird der Nagel herausgezogen, so geht der Luftverlust nur sehr langsam vor sich. Mittels einer kleinen Injektionsspritze kann kaltvulkanisierende Gummimasse in das entstandene Loch eingeführt werden, die für luftdichten Abschluß sorgt. Das geschieht am montierten Rad und ist leicht von Damenhand auszuführen. Bei stärkeren Durchstichen wird der Reifen demontiert und mit Hilfe einer Gleithülse ein entsprechend starker Gummistift in das Loch eingeführt, der die Luftdichtigkeit wiederherstellt. Dabei wird gleichzeitig auch die Decke wieder in den Ursprungszustand versetzt, was beim seitherigen Reifenflicken normalerweise übersehen wurde, da nur der Schlauch geflickt wurde.

Bei der Montage wird wie sonst auch vorgegangen, nur daß man der Sorgfalt gegenüber dem Schlauch (Faltenbildung, Quetschen usw.) enthoben ist. Zweckmäßigerweise werden die Deckenwülste leicht angefeuchtet. Das Aufpumpen muß auf jeden Fall — wie bei jedem schlauchlosen Reifen — sehr schnell erfolgen, möglichst nach Entfernen des Ventileinsatzes. Es ist dann die Gewähr dafür gegeben, daß die Reifenwülste fest und luftdicht an den Felgenhörnern ansitzen. Jede gut im Schuß befindliche Tiefbettfelge ist verwendbar, doch empfiehlt es sich, nach der Erstmontage das ganze Rad im Wasserbad auf Luftdichtigkeit zu überprüfen, da u. U. rostige Felgen, undichte Schweißnähte oder verbeulte Felgenhörner Anstände ergeben können. Das mitgelieferte Ventil sitzt mittels zweier Gummidichtringe zuverlässig im alten Ventilloch der Felge. Praktisch läßt sich nur am Metallventil erkennen, ob man einen normalen oder einen schlauchlosen Reifen vor sich hat. Bewußt hat man bei Conti der Bezeichnung „schlauchlos" noch die Bezeichnung „Tubeless" beigefügt, nachdem sich letztere als bestimmter Fachbegriff im Ausland bereits eingebürgert hat. Der schlauchlose Conti-Reifen gibt auch dem Vukaniseur keine großen neuen Aufgaben auf, da sich am Profil selbst ja nichts geändert hat und gewisse Vorsichtsmaßnahmen hinsichtlich der Behandlung der Innenschicht an Hand ausführlicher Bedienungsvorschriften beschrieben werden.

Während sich Conti ausschließlich des schlauchlosen Reifens auf Tiefbettfelge — im Endeffekt also des PKW-Reifens — angenommen hat, sah man bei Metzeler die größere Verkaufschance beim Nutzfahrzeugreifen. Die Problemstellung war dort ungleich schwieriger, muß doch die dort in Frage kommende Felge mehrteilig sein, um die Demontage des Reifens zu erleichtern. Das Problem wurde zunächst für die Lemmerz-Schrägschulterfelge und für alle Flachbettfelgen mit eingeschweißter oder luftdicht genieteter Felgenschüssel gültig gelöst. 60 Versuchsfahrzeuge haben im Laufe der letzten 2½ Jahre über 1½ Millionen Fahrkilometer zur vollen Zufriedenheit hinter sich gebracht. Hier wird die seitliche Abdich-





In Zukunft spritzt man bei Reifenpannen mit einer Spezialkanüle in den verletzten Reifen — und nach Aufpumpen ist er wieder gebrauchsfähig.
Werkbild Continental

Das ist der Schnitt durch einen schlauchlosen Metzeler-Lastwagen-Reifen. Die Abdichtung gegen die Felge wird durch Dichtringe aus weichem Gummi erzielt.
Werkbild Metzeler

Im Wasserbad wird nach der Montage des schlauchlos Reifens die absolute Dichtheit zwischen Reifen und Fel geprüft. (Bild von der Continental-Pressevorführung.)
Foto: Büttr

tung gegen die Felge durch Dichtringe aus weichem Gummi erzielt, die zwischen Felge und Reifen sitzen. Sie tragen ebenfalls Dichtrillen und -leisten; ihr innerer Ansatz ist leicht konisch ausgeführt, so daß sich die Reifenwülste beim (schnellen) Aufpumpen darüberschieben und auch am Felgenboden dichtes Anliegen erzielt wird, und zwar um so eher, je höher der Reifenfülldruck (Nutzfahrzeugreifen laufen normalerweise mit 5 bis 6 atü Druck). In Bälde dürfte auch die Kronprinz-Schrägschulterfelge mit schlauchlosen Metzeler-Reifen auszurüsten sein, während die quergeteilte Trilex-Felge vorläufig noch ein ungelöstes Problem darstellt. Es ist zu hoffen, daß auch das noch in Zusammenarbeit mit den Herstellern dieser Felge gelöst wird, wenngleich dies auch sehr viel schwieriger ist als bei der längsgeteilten Felge.

Als besondere Vorteile des schlauchlosen Reifens führen sowohl die Conti wie Metzeler folgende Punkte an:

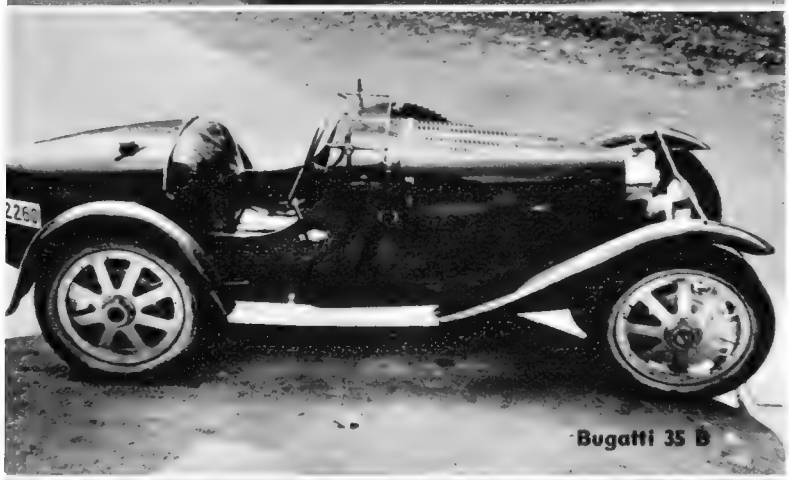
1. Größere Fahrsicherheit, da kein Schlauch mehr verletzt werden und die tragende Luft nur ungleich langsamer entweichen kann. Eingedrungene Fremdkörper bleiben oft Tausende von Kilometern lang im Reifen, ohne daß spürbarer Luftverlust eintritt, so daß regelmäßiges Absuchen der Lauffläche in bestimmten Zeitabständen empfohlen wird. (Den Fahrer interessiert zunächst besonders die Tatsache, daß die Reifenkontrolle an sich seltener vorgenommen werden muß als bisher.) Reifenplatzer infolge durchgescheuerter Schläuche oder starker Schlauchverletzungen sind ausgeschlossen, ebenso Felgenplatzer, denn letztere zeigen sich vorher durch Luftverlust infolge der ersten Haarrisse an. Da der schlauchlose Reifen infolge des Textilgewebes ungleich rißunempfindlicher ist, sind grobe Verletzungen praktisch ausgeschlossen, sie haben auf keinen Fall so große Wirkung wie im Falle eines zerrissenen Schlauches.

2. Durch den Wegfall des Schlauches ist keine Relativbewegung des Schlauches gegenüber der Decke mehr vorhanden. Es entfällt also sowohl eine statische Aufladung als auch eine unangenehme Wärmequelle: der schlauchlose Reifen bleibt kühler, noch dadurch sehr wirksam unterstützt, daß die eingeschlossene Luft nicht durch die Schlauchwand von der fahrwindumspülten Felge ferngehalten wird, vielmehr mit dieser in direktem Kontakt steht. Dieses kühlere Laufen senkt das gesamte Temperaturniveau und garantiert von vornherein wesentliche Vorteile hinsichtlich der physikalischen Gegebenheiten — höhere Festigkeit und Elastizität des Gewebes und des Gummis, bessere Betriebsfestigkeit und damit längere Lebensdauer. Bei Metzeler konnte man an schlauchlosen PKW-Reifen nachweisen, daß auch die Federungscharakteristik günstiger wird. Ein statisch vorbelasteter 15"-Reifen zeigte bei einer weiteren Eindrückung von 5 mm an einer Stufe eine Kraftzunahme von 75 kg, wä rend ein Normalreifen gleicher Abmessung u gleichen Fülldrucks eine Kraftzunahme um 104 l zur Folge hat. Daraus resultiert höherer Fah komfort, der besonders bei Omnibusreifen ho zu Buch schlägt. Hinzu kommt, daß das arbe tende Luftvolumen trotz gleicher Reifenabme sungen größer ist.

3. Schnelle Reparatur, normalerweise ohı Demontage des Rades und des Reifens, was eı große Annehmlichkeit für den Herrenfahrer w für den Nutzfahrzeugfahrer bedeutet (Einhalt des Fahrplans usw.). Ebenso ist die Gefahr d Wanderns der Reifendecke auf der Felge wei gehend gebannt, was beim Normalreifen z durchgescheuerten Reifenwülsten oder abgeriss nem Ventil führen kann.

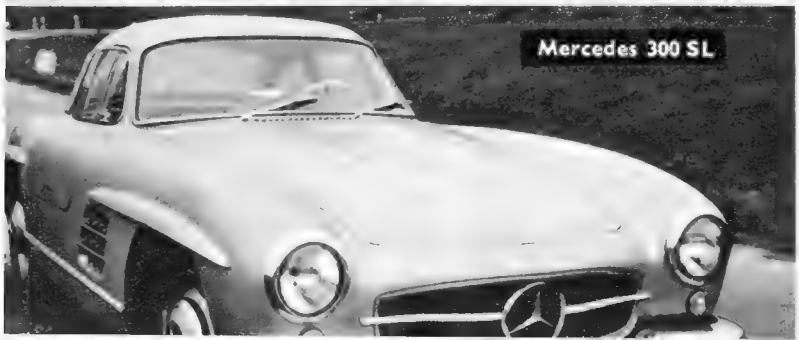
Wenn man die genannten Vorteile betrachte so stehen sie in keinem Verhältnis zu dem evt zu erwartenden höheren Preis, um so mehr, a dieser nur unwesentlich höher sein wird als bi her und alle Hersteller schlauchloser Reifen be müht sind, möglichst den gleichen Preis zu halte Gewiß kann man nach der Bewährung de schlauchlosen Reifens im Ausland und in lang währenden deutschen Versuchen schließen, daß e keine Modeerscheinung darstellt, sondern ein aus gereiftes Bauteil, dem man künftig immer häu figer begegnen wird und dem zweifellos die Zu kunft gehört. *bk*

Adler 1923


Bugatti 35 B

BMW 319/328

BMW 328


Mercedes 300 SL

Porträt eines Autonarren

IM Jahr 1904 kletterte der Großvater unseres Freundes und Begründer des soliden Wohlstandes der südbadischen Familie Z. auf den damals hochmodernen De Dion Bouton und sagte: „Des sinn doch Dubel, do baue se de Wassertank ans vorder End vom Auto, un uffm Benzintank muß mer sitze! Des müßt grad umkehrt si, sunscht fliegt ma jo ind Luft wenn ebbis passiert!"

Nun, der gute Opa flog nicht in die Luft, sondern im Alter von 84 Jahren vom Heuboden herunter, was selbst seine urige Konstitution nicht überstand. Der Enkel aber machte als teenager die ersten heimlichen Fahrversuche auf diesem prähistorischen, anscheinend so gefährlichen Vehikel, das als Einzylinder mit einem automatischen Saugventil arbeitete, (daher wohl der Name „Schnauferl") und das damals immerhin schon 40 km/st lief, wenn es gut aufgelegt war.

Trotzdem hatte damals der bis heute noch unerforschte „Benzin-Virus" den jungen A. Z. so infiziert, daß er es kaum erwarten konnte, bis er sich 1923 mit einem ungefügen Spitzkühler-Adler von 4.7 l Inhalt auf „eigene Reifen" stellte.

Dieses Trumm von Auto ging damals an die 130 km/st, und sein Besitzer brachte neben den erforderlichen Bärenkräften alle Anlagen für einen überdurchschnittlichen Fahrer mit und errang schon 1924 einen Klassensieg in dem zu jener Zeit berühmten Klausenpaß-Rennen. Es war eine reichlich wilde Angelegenheit, bei der man damals brutal und querbeet in die Schotterkurven hineinstach, ohne von dem heutigen Powerslide die geringste Ahnung zu haben.

Die Entwicklung des Automobil-Rennsports war bis zu jenen Jahren relativ eintönig gewesen: Höhere Leistungen wurden im großen ganzen durch schlichte Vergrößerung des Hubraums erzielt. Mercedes ging dann mit dem Kompressormotor neue Wege, während Opel die „Jörnsorgel" bis zu einem zierlichen und schnittigen, ebenfalls mit einem Kompressor ausgestatteten Wägelchen abmagerte.

Die verantwortlichen Herren bei Opel waren auf unseren rasanten Privatfahrer aufmerksam geworden und stellten ihm einen der ersten neuentwickelten Fabrikwagen zur Verfügung. Dieser schnelle Apparat drehte erstaunlich hoch, hatte aber einen schwachen Punkt, nämlich die Achsschenkel. Die gingen regelmäßig schon im Training kaputt, weil unser A. sie in den Kurven schlicht abquetschte. Diese von ihm demonstrierte Fahrweise nötigte übrigens dem zu jener Zeit ungeschlagenen Bergkönig Stuck — er war Schulkamerad von ihm — ehrliche Bewunderung ab.

Der Opel-Rennwagen verschwand sang- und klanglos. Aber der alte Bugatti hatte damals ein noch weit schnelleres Fahrzeug konstruiert, welches auch gegen rücksichtsloses Kurvenfahren unempfindlich war. Teuer waren die Wagen des Molsheimer Grandseigneurs, aber in der relativ friedlichen Zeit von 1928 hatten sich die in Gewehrschäfte umgewandelten badischen Nußbäume mit hoher Rendite in die Staaten verkaufen lassen. Und so wurde mit vielen blanken Goldmark 1929 ein 2-Liter-Grand-Sport-Bugatti angeschafft. Dieser Bugatti war der Höhepunkt im Leben des autobegeisterten Besitzers. „Le pur sang" vereinigte die bullige Kraft des Adler mit der Leichtigkeit und Handlichkeit des Opel. Ein ganzer Kranz von Legenden umgibt in unserer Gegend jenes niedrige rote Fahrzeug mit dem unvergeßlichen Orgelton seines Motors. Sogar die dümmsten unter unseren durch jahrhundertelangen übermäßigen Weingenuß abgestumpften Bauern waren wie paralysiert durch den roten Teufel und gewöhnten sich daran, stur rechts zu fahren, weil ihnen sonst das unheimliche Fahrzeug urplötzlich den Weg abschnitt und der rabiate Fahrer ihnen kurzerhand ihre eigene Peitsche um die Ohren schlug. Der Bugatti war ein Traumwagen, aber bequem war er nicht! Man mußte schon eiserne Nerven und einen gußeisernen Hintern haben, um mit ihm glücklich zu werden. Er besaß keinen Anlasser, hatte nur eine Andeutung von Verdeck und wurde überdies mit einer außerhalb des Wagens liegenden Kulissenschaltung bedient, die ein gänzlich unsynchronisiertes Getriebe regierte.

Aber er drehte 5500 Touren, wenn er gut im Schuß war. Unter der Ägide eines ebenso zwerghaften wie tüchtigen Monteurs hat er es 1934 fertiggebracht, daß sein sehr unduldsamer Herr den damals bekannten Fahrer Burggaller, der einen motorisch überlegenen 1,5-Liter-Bugatti mit zwei Nockenwellen und Kompressor fuhr, beim Titisee-Eisrennen absägte.

Es war der Schwanengesang des Wunderwagens aus Molsheim. Inzwischen hatte sich der BMW aus der bescheidenen Dixi-Lizenz des Austin geradezu meteorhaft entwickelt. Die damalige 2-Liter-Limousine (Typ 319) war zwar relativ langsam, lag aber weit besser als der Bugatti, und mit Verwendung eines Derbuel-Kompressors wurde ein sehr schnelles Fahrzeug daraus. Im Besitz dieses Wagens schloß der erstmals in eine Limousine umgestiegene Fahrer eine auch für heutige Verhältnisse abenteuerliche Wette ab, nämlich in weniger als drei Stunden von Freiburg/Brsg. nach Frankfurt zu fahren. Die Straßen waren 1937 noch nicht so gerade gebügelt wie heute, es gab häßliche Ortsdurchfahrten, die heute verschwunden sind, und die Autobahn fing erst bei Heidelberg an.

An einem Sonntagmorgen wurde die Fahrt in Freiburg gestartet, zu deren exakter Durchführung sich der DDAC zur Verfügung gestellt hatte. Es fing gar nicht gut an, den der Motor spuckte und kam nicht

auf Leistung. Ein böswilliger Mißvergnügter hatte es fertiggebracht, heimlich Wasser in den Benzintank des BMW zu applizieren. Aber pfiffig hatte der Fahrer für alle Fälle einen Reservetank eingebaut, mit dem er die Strecke von Freiburg bis zur ersten Kontrollstelle in Rastatt in einer Stunde und 3 Minuten fuhr. Später mußte dann programmwidrig nachgetankt werden, und auf der Autobahn flog zu allem Unglück noch ein Protektor weg. Trotz dieser unvorhergesehenen Aufenthalte wurde Frankfurt nach einer Fahrzeit von 2 Stunden 45 Min. erreicht und damit die Wette, die über RM 500.— ging, gewonnen. Der verschmorte Reifen hängt noch heute inmitten vergilbter Lorbeerkränze in der Garage, die im übrigen wie ein Arsenal von Kerzenfirmen, Düsen aller Art, diverser Nockenwellen und BMW-Ersatzmotoren aussieht.

Die Limousine war natürlich nicht das letzte Wort. Sie wird zwar bis heute als solides Familienfahrzeug beibehalten, aber für sportlicheres Fahren wurde der BMW 328 angeschafft. Die Fabrikversion erwies sich, wie zu erwarten stand, als zu langsam, und so hatte der Kompressorpapst Derbuel einige bittere Stunden auszustehen, bis auch der 328 an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit gebracht worden war. Als er etwa 110 PS auf die Bremse brachte, kam der Krieg, und mit ihm verschwand — um ihn vor dem Zugriff rennsportbegeisterter Generäle und hoher Parteifunktionäre zu sichern — der Sportwagen bei Nacht und Nebel unter einem Holzstoß in einem entlegenen Schwarzwaldtal, wo er aufgebockt sogar die Entnazifizierung überstand. Das Limousinle hingegen lief bis zur Kapitulation und späterhin mit Holzgas und war auch damit schneller als alles andere, was sonst noch auf der Straße zu sehen war. Das treue Stück (das heute übrigens ungefähr 400 000 km auf dem Buckel hat) blieb dem Familienbesitz deswegen erhalten, weil es von dem Besitzer gegenüber der Besatzungsmacht mit voller Lautstärke und einmal sogar mit der blanken Axt verteidigt wurde.

Es gab eine ganz kurze, bittere Periode, in der der Herr über so viele diverse PS nur noch mit dem Fahrrad fuhr. Aber in dem Moment, in dem er merkte, daß Deutschland keine Ziegenweide à la Morgenthau werden würde, war in der Limousine, die eigentlich für 40 PS ausgelegt war, schon wieder ein 80 PS Motor eingebaut. Und es war ein rührendes Bild, wenn der noch vorwährungsmäßig gekleidete Besitzer aus allen Taschen seines abgewetzten Lodenmantels ganze Sätze von Kerzen und Düsen hervorzauberte, mit denen er an stillen Sonntagen wieder die ersten rasanten Beschleunigungsversuche anstellte.

Je größeres Interesse die Amerikaner an der Erhaltung unserer Existenz zeigten, desto schneller wurden das „Limousinle" und der plötzlich wieder aus der Versenkung aufgetauchte 328. Dem Zug zum geschlossenen Sportwagen folgend wurde dieser Wagen übrigens nach der sehr eigenwilligen Konzeption des Besitzers von einem Dorfklempner in ein wetterfestes Coupé umgestaltet, dem man schon von weitem ansah, daß es nicht durch die strenge Schule von Windkanalversuchen gegangen war.

In jene Zeit fiel auch die Verleihung der „Auszeichnung" für 30jähriges unfallfreies Fahren an unseren Helden, die von einem witzigen Teilnehmer dieses feierlichen Aktes durch den treffenden Zwischenruf apostrophiert wurde: „Do henn die andre aber schwer uffpasse müsse!"

Das Limousinle blieb jedoch äußerlich unverändert und trägt mit seiner bolzengeraden Windschutzscheibe den rührenden Zug einer geradezu englisch anmutenden konservativen Haltung in unsere windschlüpfrigen Tage. Und bis heute trauen die Lotsen dicker moderner Straßenkreuzer auf deutschen Straßen und Autobahnen ihren Augen nicht, wenn dieser hochbeinige, altmodische, kleine Wagen in langen Sätzen an ihnen vorbeispringt und sich ums Verrecken nicht mehr einholen läßt. Nicht nur daran hat der Unentwegte — jetzt mehrfacher Großvater — immer noch einen Heidenspaß, sondern genau so an motorsportlichen Wetten:

Erst neulich gewann er mit dem Limousinle (ohne falschen Boden und ohne Veränderung der Hinterachse) eine Wette um 12 Flaschen Aßmannshäuser, in der es darum ging, wer vom Start bis zum Ziel der Schauinslandrennstrecke *nur im großen Gang gefahren*, der Schnellere sein würde. Der naive Besitzer eines nagelneuen Opel-Kapitän hatte die Wette angenommen. Die Stammtisch-Quoten standen schlecht für den alten BMW, aber zur Überraschung aller Experten war der 20 Jahre ältere Wagen unter unserem Großvater um ganze 3 Minuten schneller als sein moderner Kontrahent.

Jede Romantik, auch die wunderschöne traditionsgebundene Liebe zu alten Wagen, hat einmal ein Ende. Aber die Vitalität unseres Freundes vom De Dion-Bouton blieb die gleiche.

Am 1. Dez. dieses Jahres stand der dritte in Deutschland verkaufte Mercedes 300 SL in der Garage neben dem Porsche seines ältesten Sohnes. Und alle die ihn kennen und von ihm wissen, daß er mit 56 Jahren als fleißiger Arbeiter seines Betriebes um 6 Uhr früh den Kran anheizt und als Letzter abends vom Werkplatz geht, gönnen ihm dieses Traumauto.

Er geht mit derselben Liebe und Begeisterungsfähigkeit um dieses non plus ultra des Sportwagenbaues herum, wie er ehemals den Adler, den Bugatti und die BMWs umstrichen hatte. Und wir, die wir ihn mit einfühlendem Herzen dabei beobachtet haben, wissen gut, daß er schon jetzt darüber nachgrübelt, wie er diesen Wagen mit seinen 215 PS durch völlig eigenwillige Änderungen, etwa durch den brutalen Einbau eines oder mehrerer Kompressoren oder durch andere Kniffe, an die Uhlenhaut noch gar nicht gedacht hat, noch weit schneller machen könnte.

Dr. Benno Müller

Das Ding

Gedanken zum Parkometer

Sie können es sich gewiß nicht vorstellen, daß Strepp (er heißt wirklich so!) eine Unschuld vom Lande ist. Aber ich kann mich in diese Rolle hineinspielen und bin es jetzo schon.

Kam ich also nach Düsseldorf, stand vor dem Kaufhaus Koch und sah auf der anderen Seite auf dem Bürgersteig beim Kaufhaus Karstadt das Ding. Genauer: ein paar Dinger. Sehen aus, wie zur modernen H-Linie erschlankte Feuermelder, die Dinger. Nur das make-up ist nicht so rot. Ich war mir aber nicht ganz sicher, ob es ein Feuermelder sei, obgleich man eine Scheibe einschlagen kann.

Aber ich zog meinen schon auf die Fahrbahn gesetzten Fuß wieder auf Trottoir, denn da drüben hielt ein Mann mit einem Volkswagen. Ein reicher Mann, denn der Volkswagen war aus Detroit und kostet dort weniger als ein Volkswagen; hierzulande aber mehr als ein Kapitän. Der reiche Mann stieg aus und steckte eine Münze in das Ding, ohne sich weiter um deren Verbleib zu kümmern. Ich stutzte. Nanu: keine Zigaretten, kein Kaugummi, keine Zuckereier?

Nein, hier wird Zeit verkauft, Parkzeit. Man kann einen Groschen einwerfen und danach ein Uhrwerk aufziehen, das 30 Min. läuft, bis wieder das Haltverbotschild mit dem Text erscheint: „Parkzeit abgelaufen." Das Ding nennt sich Parkzeituhr oder auf Englisch, weniger konsonantenreich und runder, Park-o-meter. Man hat diese Dinger in Amerika ja schon lange. Zuerst mal erstickten die Cities der amerikanischen Groß- und Mittelstädte plötzlich an ihrer Motor-Prosperity, denn 90—97% aller Fahrzeuge in einer Stadt sind Parkzeuge. Morgens kam Mr. Smith, Real-Estate-Makler im 4. Stock des Hottentotten-Building, um 9 Uhr mit seinem Chrysler vor dem Hottentotten-Kratzer an und parkte seinen Wagen. Dann kamen so nach und nach Bill, Kenneth, Bob, Abraham, Zeppelin, Lionel, Jack und die weiteren 132 männlichen und 347 weiblichen Vornamen mit insgesamt 106 Autos vor dem Hottentotten-Turm an und füllten ihn bis zum 87. Stockwerk mit Business. Die 107 Autos (einschließlich dem ersten Chrysler) parkten alle in der Nähe des Hottentotten-Business an der Bordsteinkante, 480 m lang. Um zehn Uhr kommt Mrs. Gwendolynn Myr mit ihrem Buick vor dem Hottentottenbuilding an und möchte gerne zu Mr. Smith, der ihr Haus verkaufen soll. Da sie aber nirgends eine Parklücke findet, rundet sie zuerst dreimal den Block und multipliziert damit die Verkehrszählung dreimal mit einer falschen Eins. Dann ist Mrs. Myr es leid, laufen kann sie nicht, weil ihre neuen Schuhe drücken, also hält sie neben dem Chrysler des Mr. Smith und steigt schneller aus, als es der Cop verhindern kann. Mr. Merry, der schon seit fünf Runden den Block umfuhr, als er hinter Mrs. Myr geriet, folgt deren Beispiel, denn auch er möchte ins Hottentotten-Building. Und schneller, als der Cop Straftickets schreiben kann, ist die zweite Parkreihe fertig. Kurz darauf staut sich der traffic jam bis Philadelphia.

Schrumm: Parkverbot! Aber das geht nicht. Erstickte die City zuerst an den Autos, so käme sie nun im Vakuum um. Also Parkzeit begrenzen, damit die Dauerparker verschwinden, die morgens zum Geschäft fahren und ihren Wagen bis abends vor der Tür stehen lassen. Tür ist gut bei 87 Stockwerken und 4,5 m langen Autos! Die Customers, die Kunden müssen wieder ans Business rankönnen, sonst macht das Business pleite. Aber das wollen die Business-Men nicht einsehen, denn, damn', so ein Auto vor der Tür macht bequem. So nützt es auch nichts, wenn die Schutzleute Kreidestriche an die Reifen machen, um die Parkzeit der vielen Fords und Chevies auseinanderhalten zu können; die Business-Men heuern sich kleine Jungen, die für einen Dime den alten Strich auswischen und den jeweils gültigen anmalen.

So erfand man die Parkometer, deren ein Schutzmann vier Dutzend mühelos kontrollieren kann — und berauben; auch das kam vor. Erst meuterten die Yankees, soweit sie nicht Customer waren. Heute freuen sich nicht nur die Customers, sondern auch die Dauerparker von damals, denn ihr Umsatz hob sich plötzlich von selbst.

Und nun tauchen die Dinger in Deutschland auf. In Düsseldorf und Duisburg stehen ein paar ohne viel Sinn und Verstand. In Frankfurt dagegen hat man den Versuch so gemacht, wie er einzig zu einem auswertbaren Ergebnis führen kann: man hat ganze Viertel der City mit den Dingern bepflanzt. Das Ergebnis? Man lese bei Mr. Smith im 4. Stock des Hottentotten-Kratzers nach. Natürlich machen sich einige besonders gründliche Deutsche noch immer Kopfschmerzen. Die einen fragen besorgt, wo denn die Autos der bisherigen Dauerparker hinsollen; als hätten wir Wolkenkratzer, die sechsmal so hoch sind wie die des Stadtteils Manhattan von New York. Die anderen ergehen sich in juristischen Haarspaltereien, wem die Straße gehöre (es schadet nichts, wenn es dabei nicht direkt um Parkometer geht), weil eine Stadtverwaltung in weisem Entschluß Parkgebühren so hoch schraubte, daß den Dauerparkern, von denen gewiß viele die Clubplakette am Kühler kleben haben, solche Parklust finanziell verdorben wird. Manchmal muß man eben den Menschen mit Gewalt und gegen ihren Vereinswillen zum Glück verhelfen, sonst ersticken sie am Objekt ihrer eigenen Vereinsmeierei. Wie es jenen Business-Men in den USA drohte.

Mein Kommentar zur Parkzeituhr? Gott segne ihren Eingang in unseren Cities!

Strepp

Ihre Majestät, die amerikanische Hausfrau

Als Niederschlag der Erfahrungen eines ausgedehnten Amerika-Besuches veröffentlicht Laurence Pomeroy jr., der Papst unter den englischen Automobil-Journalisten, die nachstehend im Auszug wiedergegebenen Gedanken über den amerikanischen Wagen von heute. Wir sind mit ihm durchaus nicht in allen Punkten einig, sondern vielmehr überzeugt, daß der USA-Automobilbau in vieler Hinsicht einen erstaunlich hohen, teilweise den europäischen weit übertreffenden Standard erreicht hat; andererseits treffen manche seiner mit echt britischem Individualismus vorgetragenen Ausführungen genau ins Schwarze. Ohne zunächst von der Redaktion aus zu dem Thema Stellung zu nehmen, möchten wir Mr. Pomeroys Ausführungen unsern Lesern zur Diskussion stellen.

Redaktion

Jeder, der Gelegenheit hatte, auch nur einen Tag in den Fabrikhallen und Forschungslaboratorien der General Motors Corporation oder der Ford Motor Company zu verbringen, ist zutiefst beeindruckt vom Ausmaß der geistigen und materiellen Werte, die von der amerikanischen Automobilindustrie in ihre Produkte hineingesteckt werden. Für einen Europäer ist dieser Apparat schlechthin atemberaubend. Um einen Begriff davon zu geben: die Ford Motor Company beschäftigt sage und schreibe 6000 Ingenieure! Schon der zwanzigste Teil dieser Ziffer wäre für eine europäische Automobilfabrik gewaltig viel. Paradoxerweise werden gerade einige der berühmtesten Wagen der Welt — Rolls Royce, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Jaguar, Ferrari — von Ingenieurteams konstruiert, die noch nicht einmal 100 Mann stark sind. Es scheinen also ein paar Dutzend Amerikaner nötig zu sein, um die Arbeit eines einzigen Engländers, Deutschen oder Italieners zu leisten.

Natürlich ist das ein oberflächlicher Trugschluß. Zugegeben: ein nicht ganz geringer Prozentsatz der Angestellten in der amerikanischen Automobilindustrie ist tatsächlich im wesentlichen dazu da, eine ungeheuer vielschichtige und komplizierte, vielleicht sogar überzüchtete Organisation aufrechtzuerhalten. Doch die meisten sind mit Aufgaben beschäftigt, die es in Europa einfach nicht gibt. Während in der Alten Welt 90% aller Automobile so unkompliziert und billig wie möglich sind, rüsten die Amerikaner heute auch die in Massen produzierten Wagen der niedrigsten Preisklasse mit all den Schikanen aus, die noch vor fünf Jahren nur bei teuren Luxusfahrzeugen zu finden waren. Ein 1954er Chevrolet kostet etwa ein Drittel dessen, was man für einen 1954er Cadillac ausgeben muß. Demgegenüber beträgt das Preisverhältnis zwischen dem billigsten und dem teuersten britischen Personenwagen rund 1:15!

Es ist klar, daß der Einbau von automatischen Kraftübertragungen, Servolenkungen, Servobremsen, Servositzen usw. in massenproduzierte billige Fahrzeuge einen Riesenaufwand an technischer Kleinarbeit erfordert. Ein einziger Dollar, der irgendwo eingespart wird, wiegt die Jahresgehälter von 100 hochbezahlten Konstrukteuren auf. Das ist die Erklärung für die amerikanischen Mammut-Ingenieurteams, für die es in der europäischen Automobilindustrie keine Parallele gibt.

Kein Zweifel: der moderne amerikanische Personenwagen erfüllt die Wünsche, die das Käuferpublikum jenseits des Atlantik an ihn stellt, in nahezu vollkommener Weise. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, daß er zwei Eigenschaften nicht besitzt, die von Rechts wegen jedes Transportmittel haben müßte: er ist weder wirtschaftlich im Betrieb noch genußreich zu fahren. Der heutige amerikanische Durchschnitts-Personenwagen hat einen Motor von mindestens 100 PS, wiegt leer etwa 1350 kg und verbraucht 15—16 Liter Benzin pro 100 km. Ein Wagen mit einem Motor von 60 PS, einem Leergewicht von 900 kg und einem Benzinverbrauch von 11 Liter/100 km würde in der Anschaffung 600 Dollar, im Jahresbetrieb 100 Dollar weniger kosten. Bei 25%iger Abschreibung macht das jährlich 250 Dollar. Was bekommt man für diesen Mehraufwand? Sechs Sitze à la Sardinenbüchse an Stelle wirklich bequemer Sitze für vier Personen! Während des Urlaubs mag das recht angenehm und praktisch sein, aber der nimmt von den 52 Wochen des Jahres ja nur zwei bis drei in Anspruch. Anstatt sie für das Auto auszugeben, könnte man die 250 Dollar auch zur Anschaffung neuer Möbel und Kleider verwenden oder sie auf die Bank tragen.

Natürlich sind den amerikanischen Automobilfabriken diese Einwände sehr wohl bekannt. Die Antwort, die sie darauf bereit haben, lautet: „Unsere Kunden haben ja die Möglichkeit, kleinere, einfachere und billigere Wagen zu kaufen, sowohl inländische wie ausländische. Doch sie machen von dieser Möglichkeit nur in so bescheidenem Umfang Gebrauch, daß sich das Geschäft für die Fabrikanten und Importeure kaum lohnt." Mit anderen Worten: ihre Majestät, die amerikanische Hausfrau, die letztlich entscheidende Instanz bei der Auswahl des Familienwagens, ist der Ansicht, daß ein großer, starker Wagen ohne weiteres die 20 Dollar wert ist, die er ihren Gatten monatlich mehr kostet als ein kleineres und schwächeres Fahrzeug.

Aber ist sie sich auch bewußt, wie sehr sie dadurch dazu beiträgt, das Verkehrsproblem zu komplizieren, die Steuerlast zu erhöhen und die Lebenshaltungskosten zu steigern? Ein sechssitziger Amerikaner nimmt mehr als die doppelte Straßenfläche in Anspruch als ein viersitziger Europäer. Um den Verkehr überhaupt noch bewältigen zu können, muß man in den USA extra breite Straßen bauen. Und wer bezahlt sie letzten Endes? Kein anderer als der amerikanische Autofahrer!

Wenn sich dieser sonderbare Zeitgenosse schon wegen des Platzanspruchs und der Betriebskosten seines Wagens keine Sorgen macht — warum kommt ihm dann nicht wenigstens der Gedanke, aus dem Haufen Stahl, Glas und Gummi, den er besitzt, ein wirkliches Vergnügen herauszuholen? Alle existierenden Transportmittel: Pferde, Kutschen, Ruder- und Segelboote, Fahr- und Motorräder waren für eine Menge Leute von jeher eine Quelle des Vergnügens, sofern sie ein bißchen Mut und Geschicklichkeit besaßen. In Europa suchen und finden viele dies Vergnügen auch heute noch bei Wettfahrten aller Art. Voraussetzung dafür ist völlige Harmonie zwischen Mensch und Maschine. Und das wiederum setzt voraus, daß die Maschine nur dem Willen des Fahrers untertan ist, nicht auch noch irgendeinem mechanischen Gehirn. Eine automatische Kraftübertragung ist zweifellos eine feine Sache — aber man kann ja auch mit Handgranaten fischen, wenn das Gewicht der pro Tag getöteten Fische der einzige Maßstab fürs Vergnügen ist!

Um Vergnügen am Fahren zu empfinden, braucht man durchaus nicht am Steuer eines Mammutautos zu sitzen. Einer der billigsten britischen Personenwagen ist der beste Beweis für diese Behauptung; mit ihm kann der Fahrer wirklich zeigen, was er kann, was Gasgeben, Lenken und Bremsen heißt. Nicht einer von tausend Detroiter Konstrukteuren hat dies Erlebnis bisher selbst gehabt.

Der heutige amerikanische Personenwagen scheint lediglich für zwei Gangarten konstruiert zu sein: für langsames Dahinschleichen im Stadtverkehr und für gleichmäßiges Dahinrollen mit 90—100 km/st auf Autobahnen ohne scharfe Kurven und Stoppschilder. Für 90% der Fahrkünste von 90% der amerikanischen Autofahrer mag das genau das Richtige sein. Leider aber gibt es immer Ausnahmen, und es scheint mir, daß derartige Ausnahmen allzuoft Anlaß zu schweren Unfällen werden. Das „Boulevard-Riding", das aus den sozusagen geradlinigen Fahreigenschaften der heutigen amerikanischen Personenwagen resultiert, geht auf Kosten des Reaktionsvermögens in Notfällen. Es ist faktisch unmöglich, einen amerikanischen Personenwagen aus Situationen, wie sie im europäischen Kraftverkehr nicht die Ausnahme, sondern die Regel sind, mit Sicherheit heil herauszumanövrieren. Nehmen wir z. B. die Bremsen. Um den Pedaldruck möglichst niedrig zu halten, verwendet man kleine Trommeln und Backen mit Servowirkung. Solange sie kalt sind, funktionieren diese Bremsen in der Tat ausgezeichnet. Doch bei scharfer Inanspruchnahme, insbesondere bei Bergabfahrten, pflegen sie sich rasch zu überhitzen und in ihrer Wirkung gefährlich nachzulassen.

Um einen hohen technischen Preis findet der heutige amerikanische Personenwagen seinen Massenabsatz auf einem Markt, der von weiblichen Bewertungsmaßstäben beherrscht wird. In einer Welt der männlichen Maßstäbe dürfte er kaum den gleichen Anklang finden — was sich erweisen wird, wenn die künstlichen Handelsschranken endlich bis zum letzten Rest gefallen sein werden.

Ansätze zur Abkehr von der bisher verfolgten Entwicklungsrichtung sind in den USA auch bereits erkennbar. Eine wichtige Rolle spielen dabei die amerikanischen Sportwagen-Clubs, deren Mitglieder fast ausnahmslos europäische Fahrzeuge besitzen. Es gibt heute mindestens 100 000 Amerikaner, die aus eigenem Erleben wissen, was Autofahren wirklich sein kann; vor zehn Jahren waren es noch keine 1000. Daß auch die amerikanische Industrie sich anschickt, dem wachsenden Interesse am Fahren um des Fahrens willen Rechnung zu tragen, beweisen die beiden jüngst auf dem Markt erschienenen Sportmodelle Chevrolet-Corvette und Ford-Thunderbird. Es ist zu hoffen, daß die technischen Fortschritte, die in diese beiden „Specials" hineingebaut wurden, bald auch dem amerikanischen Durchschnitts-Personenwagen zugute kommen werden.

Amerikanischer Kleinwagen

Das 1955er Modell des Rambler, ein Produkt der aus der Vereinigung von Nash und Hudson hervorgegangenen American Motors, zeigt neben Karosserieretuschen gegenüber dem Vorjahrsmodell und dem unvermeidlichen neuen Grill weiterhin die gelungene Farina-Architektur der selbsttragenden Karosserie. Mit einem 3,2 Liter 6 Zylindermotor von 90 PS ausgerüstet, hat dieser für USA-Verhältnisse ausgesprochene Kleinwagen einen Radstand von 2,54 m und eine Gesamtlänge von 4,53 m, wozu bei der viertürigen Ausführung noch jeweils 20 cm hinzukommen. Das in USA neuerdings als „Continental look" sehr beliebte außen angebrachte Reserverad verlängert den Wagen nochmals um 18 cm, so daß er in seiner viertürigen Version eine Gesamtlänge von 4,91 m besitzt. Zum Vergleich: der MB 300 ist 4,95 m lang!

Aufgepicktes

Für den roten Punkt hatten wir von Anfang an keine rechte Meinung. Wie so oft meckerten wir aber ziemlich allein auf weiter Flur. Doch wie ebenfalls schon oft schließen sich im Laufe der Zeit zunächst einige, dann immer mehr unserer Meinung an. So registrieren wir mit stillem Vergnügen, daß die Mannheimer Verkehrswacht (u. W. als bisher einzige) feststellt, man habe mit dem roten Punkt schlechte Erfahrungen gemacht, denn es sei keineswegs so, daß Fahrer mit diesem Zeichen an ihrem Wagen rücksichtsvoller wären als andere. Im Gegenteil: Viele kämen ihren freiwillig übernommenen Verpflichtungen nicht nach. Die Mannheimer Verkehrswacht halte die Rote-Punkt-Aktion keineswegs für ein wirksames Mittel, zu besseren Sitten auf der Straße zu kommen. — Nach den Plakettenverleihungen und den Verkehrserziehungswochen ist das die dritte Aktion der Bundesverkehrswacht, die als Fehlleistung betrachtet werden kann.

*

Der Deutsche Medizinische Informationsdienst (Bad Godesberg) beschäftigt sich kritisch mit den Parkometern. Sicherlich müsse etwas getan werden, um die Dauerparker von bestimmten Plätzen fernzuhalten. Doch die Parkometer würden dem ohnehin schon überhetzten Kraftfahrer einen zusätzlichen Zeit-Rhythmus aufzwingen Diese neuen Kontrollgeräte seien für viele eine weitere Ärgerquelle und in jedem Fall ein Moment, das die Hetze im modernen Alltag noch mehr verschärft.

*

Der Direktor der Chirurgischen Universitätsklinik in Heidelberg, Professor Dr. K. H. Bauer, mag ein außerordentlich tüchtiger Arzt sein, von Verkehrsfragen aber, worüber er bei Ärztekongressen, Tagungen von Berufsgenossenschaften und ähnlichen Anlässen mit Vorliebe große Reden hält, versteht er offensichtlich ebensowenig wie Meck von der Chirurgie. Der große Unterschied besteht darin, daß ebendeshalb Meck über Chirurgie nicht spricht oder schreibt. Der Herr Professor aber redet immer wieder viel Ungereimtes über die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen usw., die Gazetten drucken es und die Leser nehmen es für bare Münze. Denn der Respekt vor Uniformen und hochmögenden Titeln ist den Deutschen angeboren. Und wenn ein Universitätsprofessor über Dinge spricht, die er nicht versteht, so wird ihm dennoch eher geglaubt, als irgendeinem titellosen Herrn Müller, selbst wenn letzterer wirklicher Experte ist. Der Herr Professor Bauer sollte daher lieber über sein Fachgebiet, die Chirurgie, referieren.

*

Bayerische Transportunternehmer schickten dem Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm als Weihnachtsgeschenk ein Fäßchen roter Tinte, die er zur Korrektur seiner Verkehrsgesetze verwenden solle. Seebohm meinte, die Absender hätten die Tinte besser an den Bundestagspräsidenten schicken sollen, denn im Bundestag würde das letzte Wort über die Gesetzentwürfe gesprochen. Damit aber der Zweck der Sendung nicht ganz verfehlt sei, schrieb der Minister an die Bayern, habe er die rote Tinte an das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensbung weitergeleitet. Dort werde bekanntlich eine Verkehrssünderkartei geführt, und für diesen Zweck sei die rote Tinte gewiß vorzüglich geeignet. Der Leiter dieses Amtes aber weiß mit dem Fäßchen nichts anzufangen. Die Verkehrssünderkartei existiert nämlich noch gar nicht, ihre Einrichtung ist lediglich geplant. — Man ist versucht, aus dieser Geschichte zu schließen, daß der Dr. Seebohm zwar Humor besitzt, aber nicht Bescheid weiß, wie es um die Dinge in seinem eigenen Zuständigkeitsbereich bestellt ist.

*

In welcher Wagenklasse wurden Nathan/Schellhaas mit ihrem Porsche Klassensieger in der Garmischer Winterfahrt? Bei den „Grund Hourisme und Spezial-, Serien-, Sport- und Serientourenwagen bis 1300 ccm". Nachzulesen im „Darmstädter Echo" vom 10. Januar. Ob diese hübsche Wortprägung mit der Fastnachtszeit („Grund - Hourismus") zusammenhängt, entzieht sich unserer Kenntnis.

*

Drakonische Maßnahmen zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit, absolute Geschwindigkeitsgrenzen, die schnellsten Wagentypen ausschließlich der Polizei vorzubehalten, bei Unfällen mit Todesfolge grundsätzlich den beteiligten Kraftfahrer ins Gefängnis zu schicken, Konzessionierung des Kraftfahrzeugbesitzes und Verbot des privaten Kraftverkehrs — solche und ähnliche wahnwitzige Forderungen stellt in einem langen, gegen die Kraftfahrt gerichteten Hetzartikel eine in Recklinghausen erscheinende Wochen-Zeitschrift. Sie heißt „Echo der Zeit" (früher „Katholischer Beobachter"), sie ist rein kirchlich ausgerichtet und verspritzt dieses Gift in einer Auflage von 240 000! „Der christlichen Mehrheit im Bundestag sollte es doch möglich sein, solche Maßnahmen durchzusetzen." — Jeder Zeitung, erst recht aber einem kirchlichen Blatt, steht es, meinen wir, sehr schlecht an, solcherart Haß und Mißgunst unter den Menschen zu säen. Seltsamerweise ist übrigens neben diesem Artikel ein Foto abgedruckt, das zeigt, wie vergnügt ein Kaplan sein Moped ausprobiert, das er bei einem Preisausschreiben gewonnen hat. Ob der Geistliche nach Ansicht des „Echo der Zeit" eine Konzession für die Benützung seines Mopeds verdient? Kirchenblätter pflegen von intelligenten Leuten gemacht zu werden, um so schlimmer, wenn darin derart abscheuliche Aufsätze gedruckt werden.

*

Auf daß sich amerikanische Zivilpersonen in Deutschland leichter zurechtfinden, hat das US-Hauptquartier in Heidelberg für sie ein Handbuch herausgegeben. Aus ihm kann man ersehen, wovor sich die Amerikaner in Deutschland am meisten fürchten: Vor den Autofahrern und vor den Bakterien! Der (wenn auch oft etwas sehr überspitzte Hang) zur Hygiene, der unsere Freunde aus Übersee auszeichnet, interessiert uns in diesem Zusammenhang nicht weiter, um so mehr aber, wie diese den deutschen Verkehr sehen. Die Gefahr sei dadurch begründet, daß sich auf den hiesigen Straßen außer Automobilen auch Fahrräder, Ochsenkarren, langsam fahrende Traktoren und Jauchewagen bewegen. „Seien Sie nicht überrascht, wenn Sie ein kleiner Volkswagen überholt", mahnt das Büchlein und erklärt, auf der Autobahn überhole der Deutsche in unglaublicher Geschwindigkeit, um dann wenige Kilometer weiter zum Frühstück anzuhalten. Staunend liest man die Begründung dieser Behauptung: „Diese Leute haben noch nicht so lange Automobile. Sie gehen jetzt durch den Geschwindigkeitswahn, so wie die Amerikaner vor 25 oder 30 Jahren." Aber auch auf die Fußgänger müsse der Amerikaner in Deutschland aufpassen, denn sie hätten die Gewohnheit, auf Straßen ohne Bürgersteig stets auf der rechten Seite zu gehen, und da sie meist noch dunkle Kleidung trügen, seien sie des Nachts praktisch unsichtbar. Dran ist schon was an diesem amerikanischen Handbuch.

*

Unter einem „Titel 75" ist im Haushaltplan der Bonner Bundesministerien als Einnahmen der zu erwartende Erlös aus dem Verkauf ausgesonderter Kraftwagen aufgeführt. Die sehr unterschiedliche Behandlung gerade dieser Position des Haushalts ist recht aufschlußreich. Während im Wirtschafts- und im Finanzministerium kleine und mittlere Wagen nach etwa 150 000 km Fahrleistung um etwa 3500 DM abgestoßen werden sollen, will das Bundesinnenministerium einen nur 72 000 km gefahrenen Mercedes 300 für 2000 DM veräußern, weil die erforderliche Generalüberholung 4000 DM kosten würde. Da ziehe man es vor, einen neuen 300 für 20 800 DM anzukaufen. Drei kleinere Mercedes-Wagen, zwischen 95 000 und 125 000 km alt, sollen ebenfalls für 1500 bis 2000 DM verkauft werden. Ein VW des Wirtschaftsministeriums dagegen, der 112 000 km gelaufen ist, soll 2500 DM erbringen, und ein Mercedes 170 D mit 156 000 km sogar 3500 DM. Wenn dies auch, so meint die in Augsburg erscheinende „Schwäbische Landeszeitung", der wir diese Hinweise entnehmen, vergleichsweise nur kleine Posten im Milliardenhaushalt des Bundes sind, so erfüllen sie doch den Steuerzahler mit Unbehagen.

*

Selbst der beste und rücksichtsvollste Fahrer ist beim heutigen Verkehr — und nicht zuletzt auf den Parkplätzen — niemals vor kleinen Kratzern oder Lackschäden sicher. Wer aber seinen Wagen lieb hat, dem ist schon der kleinste Fleck abgesprungener Farbe ein Greuel. Deshalb ist es wirklich nett, daß neuerdings zwei namhafte Autofirmen, nämlich Austin und Chevrolet, ihren Personenwagen eine Farbtube mitgeben. Sie sieht wie ein etwas größerer Lippenstift aus und enthält einige ccm leichtflüssigen Lacks, der genau der betreffenden Standardfarbe entspricht. An der Tube braucht man nur die Schutzkappe zu entfernen, die Farbe tritt dann an einer feinen Spitze aus und kann ganz einfach auf Kratzstellen oder abgesprungene Kanten aufgetragen werden. Es wäre wohl zu wünschen, daß man diesen „Schminkstift" für das Auto bald bei recht vielen Marken mitbekommt.

*

Inserate von Automobilfabriken zu studieren, ist lohnender und amüsanter, als mancher denkt. Wer den Dreh heraus hat, kann gerade daraus zuweilen am deutlichsten lesen, wo der eine oder andere Typ seine Achillesferse hat. Merkwürdigerweise nämlich werben die Firmen manchmal keineswegs mit den wirklich vorhandenen Vorzügen ihrer Wagen, sondern mit denen, die sie diesen wohl selbst wünschten. Davon wollen wir aber heute nicht weiter sprechen, sondern lieber von kleinen Privatduellen, die manchmal in den Inseraten ausgetragen werden. Unsere Untertürkheimer Freunde beispielsweise prägten für ihre Anzeigen den zweifellos einprägsamen Slogan: „Es lohnt sich, auf einen Mercedes-Benz zu warten", worauf die Münchener Konkurrenz prompt in ihren Inseraten antwortete: „Warum warten? Ein BMW bietet Ihnen höchsten Gegenwert und ist sofort lieferbar." Sogar das Satzbild und die graphische Gestaltung der rivalisierenden Anzeigen stimmten weitgehend überein. Man möchte es da mit dem Kater Hidigeigei halten: Von des Turmes höchster Spitze schau' ich in die Welt hinein, schaue von erhab'nem Sitze in das Treiben der Partei'n.

Meck

Rab

Insel des Friedens

Wer dem hemmungslosen Lärm unserer Städte, deren jagendem, pulsendem Leben, aber auch den mitunter allzu mondänen Ambitionen mancher Badeorte entfliehen will, für den ist Rab — eine der ungezählten, Jugoslawiens Küste vorgelagerten Inseln und eine der schönsten dazu — gerade das Gegebene. Hier gibt es weder Autos noch Motorräder. Sie wären auch zur Nutzlosigkeit verdammt, weil allenfalls Eselspfade die Insel durchziehen. In dem Städtchen Rab aber, das der Insel den Namen gab, und den ansonsten noch vorhandenen Bauerndörfern kann man heute auf diese neumodischen Beförderungsmittel noch genau so verzichten wie in all den vergangenen Jahrhunderten auch.

Dabei hat Rab immerhin so etwas wie eine geschichtliche Vergangenheit. Mehrere altertümliche Kirchen mit Kunstdenkmälern aus dem 6. bis 8. Jahrhundert, einige Paläste aus der Zeit der Zugehörigkeit zur venetianischen Republik, enge Sträßchen und Gassen vermitteln noch heute ein stilvolles Bild mittelalterlichen Gepräges, das um so echter wirkt, als viele uns als Selbstverständlichkeit geläufige Attribute unseres modernen Lebens einfach fehlen. Jedoch — und das ist das Eigenartige — empfindet man das nicht als Mangel, zumal Schönheit und Abwechslungsreichtum der Natur einen vollen Ausgleich schaffen.

Die Lage der Insel muß als bevorzugt bezeichnet werden, und dies ist auch wohl der Grund, daß sie sich schon lange vor dem ersten Weltkrieg eines regen Touristenzuspruchs erfreuen konnte. Geschützt vor rauhen Westwinden und allzu ungestümem Wellenschlag der Adria durch die vorgelagerten größeren Inseln Cres und Pag, genießt sie alle Vorteile eines südländischen und doch gemilderten Klimas, das vollen Badebetrieb ab April bis weit in den Oktober hinein zuläßt. Mit Rijeka/Fiume im Norden und Dubrovnik/Ragusa im Süden ist es durch eine Dampfer-Eillinie, daneben mit den anderen Orten des Festlandes durch regelmäßig verkehrende Küstendampfer verbunden. Ja, die „Partizanka", das größte Schiff der jugoslawischen Handelsflotte, ermöglicht über Rijeka hinaus an zwei Tagen der Woche sogar regelmäßige Verbindung mit Triest und Venedig.

Wenn Rab auch nicht gerade die größte der jugoslawischen Inseln ist, so ist sie doch immerhin mehr als 20 km lang und bis zu 10 km breit, dazu von einem bis zu 400 m ansteigenden Höhenrücken durchzogen. Die Stadt Rab, die allein nur als Aufenthaltsort in Betracht kommt, verfügt über mehrere größere Hotels der guten Mittelklasse (Pensionspreis zur Saison DM 13.— einschl. Bedienung), von denen „Miramar" und „Istra" zweifellos die empfehlenswertesten sind. Beide liegen in unmittelbarer Nähe des Stadtparks, durch den sich über eine kleine Anhöhe hinweg äußerst gepflegte schattige Wege ziehen, die immer neue bezaubernde Ausblicke über das Meer hinweg erschließen.

Dieser Park mit dem anschließenden Kiefernwäldchen — eine Rarität an der dalmatinischen Küste — ist einer der besonderen Anziehungspunkte dieser Insel. Von nicht minderem Reiz sind aber die mannigfachen Bademöglichkeiten, die sich überall ergeben. Zwei Badeanstalten liegen etwas abseits der Stadt, aber daneben ist überall offenes Baden erlaubt. Wenngleich die Küste durchweg felsig ist, läßt das einmalig klare Wasser der Adria doch alle Freunde des nassen Elements voll auf ihre Kosten kommen. Übrigens sei hier auch gleich der Segelboote gedacht, die — etwas schwerfällig zwar für unsere Begriffe — den Kurgästen in großer Zahl zur Verfügung stehen und zu Ausflugsfahrten gern herangezogen werden.

Und an Ausflugsmöglichkeiten herrscht kein Mangel. Diese ergeben sich sowohl auf der Insel selbst — zum Strand von Lopar im Norden der Insel, über die Euphemia-Bucht hinweg zum Gasthof und Badeplatz Matovica, zu den Langustenfischern von Barbat — wie auch zu den Nachbarinseln oder den nahegelegenen Orten des Festlandes.

All diese Möglichkeiten sind sehr reizvoll und bieten Gewähr für eine Auflockerung des Urlaubsprogramms, so dies gelegentlich wünschenswert sein sollte.

Die Aufnahme der Urlaubsgäste bei der Bevölkerung und bei den Behörden (soweit man mit diesen überhaupt mal zu tun bekommt) ist durchaus zufriedenstellend. Mit Rat und Hilfe geht die örtliche Niederlassung des staatlichen Reisebüros „Putnik" zur Hand, wobei es angenehm ist, daß man sich mit deutsch weitestgehend verständlich machen kann.

Freunde des Camping haben auf dem Plateau eines mit Pinien bewachsenen Hügels nahe der Stadt die Möglichkeit, ihre Zelte aufzuschlagen. Sanitäre Einrichtungen, Restaurant usw. werden z. Zt. gerade geschaffen (Gebühr: DM —.60 bis —.70 einschl. Kurtaxe). An anderen Stellen der Insel ist Camping allerdings untersagt.

Zum Schluß noch einige kurze Hinweise:

Fahrdauer Rijeka—Rab mit Eildampfer ca. 4 Stunden, mit Küstendampfer 6—9 Stunden. Fahrpreis 1. Klasse 432 Dinar = ca. DM 6.—. Fahren Sie mit eigenem Wagen nach Jugoslawien, so ist es zweckmäßig, diesen in Rijeka in einer Garage unterzustellen, die Ihnen von der dortigen Putnik-Vertretung zugewiesen wird (pro Tag ca. DM 2.—).

Dampferfahrkarten erhalten Sie beim Putnik-Büro in Rijeka.

Volle Pension ist in den Hotels in Rab obligatorisch. Die Verpflegung ist — für unsere Begriffe — verhältnismäßig eintönig, dazu überaus fett. In Lebensmittel- und Obstgeschäften besteht die Möglichkeit zusätzlicher Verproviantierung. Die Lebensmittelpreise liegen über den unseren. Obst ist — je nach Jahreszeit — verhältnismäßig billig, doch ist die Auswahl beschränkt. Rotwein und Slibowitz sind von ausgezeichneter Qualität, Preise DM 2.— bzw. 5.— bis 8.— je Liter.

Fotoamateure sollten einen genügenden Vorrat deutscher Filme mit sich führen. Das Fotografieren selbst ist auf Rab keinerlei Beschränkungen unterworfen.

Fragen der Kleidung und Etikette sind hier von untergeordneter Bedeutung. Shorts sind quasi uniforme Bekleidungsstücke aller Gäste.

Lothar Cudjons

Südliche Flora auf der Insel ohne Autos

Blick über die Euphemia-Bucht

Fotos (3): Cudjons

FOTO: KRÄMER

Sie wollen in die Schweiz?

DIE EINREISEFORMALITÄTEN

Paß genügt. „Grüne Versicherungskarte". Ersatz „gelber Versicherungsschein". Beides bei Ihrer Versicherung in Deutschland erhältlich. „Provisorische Grenzkarte für Autos" ersetzt Triptyk. Kostet für einen Monat 2 sFr. Hundevieh darf auch mit, wenn bei Einreise entsprechendes Formular ausgefüllt wird. D-Schild obligatorisch. Für „kleinen Grenzverkehr" mit nur 2 Übernachtungen in der Schweiz stellen Landratsämter in Grenzzone für 1,50 DM Bescheinigung aus, sofern man nur Kennkarte besitzt.

DIE DEVISEN

Pro Kalenderjahr bekommen Sie bei jeder Außenhandelsbank für 1500 DM Devisen, die im Paß eingetragen werden und auch auf andere Länder angerechnet werden. Zusätzlich dürfen Sie im „kleinen Grenzverkehr" 100 DM, ansonsten 300 DM mitnehmen. Ein Schweizer Frank hat 100 Rappen, 100 sFr. = 96 DM.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

In der Schweiz ist es das ganze Jahr über schön; im Frühjahr fährt man an den Genfer See oder ins Tessin, etwas später in die Hochtäler Graubündens, im Herbst ins Tessin oder an den Genfer See, im Winter in die großen Sportgebiete des Berner Oberlandes, des Wallis, der Zentralschweiz und Graubündens. Dort liegt der Schnee bis Ende April und noch länger.

DIE HAUPTGRENZÜBERGÄNGE

von Deutschland aus sind Haltingen/Basel, Lörrach/Basel, Waldshut/Koblenz, Neuhaus/Schaffhausen, Bietlingen/Schaffhausen, Autofähre Meersburg/Staad, Konstanz/Kreuzlingen; dann mit 22 km über österreichisches Gebiet Ziegelhaus—Bregenz—St. Margarethen. Aber auch die Zufahrt längs des Inntales über Landeck ist wunderschön. Von Friedrichshafen nach Romanshorn werden nur Personen und Güter, aber keine Autos befördert.

DIE VERKEHRSVORSCHRIFTEN

Rechtsverkehr. Auf Bergstraßen hat stets der aufwärts fahrende Wagen Vorfahrt, in geschlossenen Ortschaften stets der von rechts kommende Wagen, und die Straßenbahn überall. Fahrzeuge mit Anhänger dürfen in Ortschaften 30 km/st und auf freier Strecke 50 km/st nicht überschreiten.

DIE STRASSEN

sind durchweg besser als in Deutschland. Auch die Nebenstraßen. Im Winter sind Schneepneus und Mitnahme von Ketten anzuraten. Über die Befahrbarkeit der Straßen im Winter orientiert ein Aushang des Touring-Clubs an den Tankstellen. Lastwagenverkehr gering. Auf Landstraßen wird beim Überholen prinzipiell Winker gezogen.

DIE HOCHPÄSSE

öffnen erst Ende Juni und schließen schon wieder Mitte Oktober. Lenzerheide, Julier und Maloja sind praktisch den ganzen Winter offen, und der Ofenpaß in Richtung Dolomiten ist nur nach starkem Neuschneefall dicht. Bis 1500 m sind die Pässe normalerweise ab Ende April frei, bis 1800 m ab Mitte Mai.

VERLADEMÖGLICHKEITEN FÜR AUTOS

bestehen am Albula, Gotthard, Lötschberg und Simplon. Die Verladeorte wechseln je nach Schneelage und sind durch große, blaue Tafeln gekennzeichnet. Am Gotthard kostet die Verladung von Göschenen nach Airolo einfach 26 sFr, bei Rücktransport innerhalb eines Monates Rückfahrt 16 sFr. Großes Gepäck vom Dach muß runter, Benzin bleibt im Tank.

AUTOFÄHREN

gibt es zwischen Meersburg und Staad bei Konstanz, zwischen Gersau und Beckenried über den Vierwaldstädter See und zwischen Meilen und Horgen über den Zürichsee.

ALS RUNDREISE

durch die Schweiz schlagen wir folgende Route vor: Basel — Délemont — Biel — Neuchâtel — Lausanne — Martigny — Brig — Andermatt — Chur — Davos — St. Moritz — Chur — Sargans — Näfels — Linthal — Altdorf — Gotthard — Lugano — Locarno — Domodossola — Simplon — Grimsel — Interlaken — Brünig— Luzern — Zürich — Schaffhausen.

DIE HOTELPREISE

Übernachtung je nach Hotelkategorie 3—6, 5—10 bzw. 12—25 sFr. Pension 10—50 sFr, Kinder 30—50% Rabatt. Bei Aufenthalt über 3 Tage „Pauschalpreise". Im Winter liegen die Preise 10—20% höher, abseits der Durchgangsstraßen lebt man entschieden billiger. Während Hauptreisezeit Zimmervorausbestellung (Telegramm mit bezahlter Rückantwort) dringend empfohlen.

DIE SCHWEIZER SPEISEKARTEN

sind reich an Spezialitäten; auf jeden Fall müssen Sie aber „Fondue" probieren: das ist mit Knoblauch und Weißwein gekochter Käse, der als Eintopf serviert wird. Richtig wird er so gegessen, indem man Weißbrotstücke an lange Gabeln spießt, in den Käse taucht und dann solange dreht, bis nichts mehr abtropft. Anfänger verbrennen sich hierbei regelmäßig die Zunge. Eine warme Mahlzeit in einfacheren Lokalen 3.50—5.00 sFr, in vornehmeren Restaurants 5—10 sFr. Das „feste Menu" ist sehr reichhaltig und billiger als Speisen „à la carte".

UNTER DEN SCHWEIZER WEINEN

gibt es erstklassige Gesöffe: den „Dézaley" vom „Lavaux" bei Lausanne, den roten „Dôle", den weißen „Fendant" und den „Heidenwein" von den Hängen bei Stalden, der, wenn er 10 oder 20 Jahre alt ist, als goldbrauner „Gletscherwein" ausgeschenkt wird. Schweizer Weine werden „offen" serviert; man bestellt einen Liter oder die entsprechende Dezimale davon.

BENZIN UND ÖL

Tankstellen sind überall ausreichend vorhanden, aber nicht alle Ölsorten, die es in Deutschland gibt. Im französischen Sprachgebiet heißt die Tankstelle „Poste d' Essence". Benzin kostet 0,50—0,53 sFr, Superbenzin 0,57—0,60 sFr, Dieselöl 0,45 sFr, Motorenöl ca. 3 sFr pro Liter. Bei der Einreise ist der Tankinhalt, aber nicht das, was Sie lose mitschleppen, zollfrei.

CAMPING

Bestentwickelte Organisation Europas. „Wildes Camping" an einigen Stellen nicht gestattet. Campingverzeichnis über Verband der Schweizer Camping-Clubs, Basel, Morgartenring 65 oder durch Schweizer Verkehrsbüro (5,50 sFr, incl. Porto). Empfehlenswert, Karte mit eingetragenen Campingplätzen mitzunehmen (1 : 400 000 v. Kümmerly & Fry, Bern, Deutsche Sonderausgabe, Zumsteins Landkartenhaus, München).

SELBSTVERSORGER

müssen mit folgenden Preisen rechnen (1 kg in sFr):

Kartoffeln	0,30	Mehl	0,60	Butter	10,00
Milch	0,50	Zucker	1,00	Fleisch	2,50—9,00
Brot	0,60	Reis	1,80	Teigwaren	1,00—2,50

Ausgesprochen billig sind Obst und Käse. Teilweise auch Zigaretten.

DIE GLANZPUNKTE

Die Schweiz ist überall schön. Europäischen Ruf genießen das Jungfraujoch, Zermatt mit dem Gornergrat, Saas-Fee, das schönste Gletscherdorf der Alpen, Montreux mit seinen Höhenkurorten, die Ecke um Montana über dem Rhônetal, der Aletschgletscher, das italienisch anmutende Tessin, die Gegend um die Bernina herum und Interlaken mit dem Lauterbrunner Tal.

WENIG BESUCHT

und trotzdem schön ist der Schweizer Jura, die Freiburger Alpen, die Gegend um den Dent du Midi, die Glarner Alpen, das Appenzeller Land, das Toggenburger Tal, das Malcantone, das St. Antöniental, das Val de Bagnes, das Schwarzseegebiet, das Titlisgebiet, die Täler des Vallis, das Schweizer Silvrettagebiet und die Nebentäler im Tessin.

GANZ ABGESCHIEDEN

sind die Doubs-Bassins bei Les Brenets, das Samnauntal im Unterengadin, der Nationalpark bei Zernez, das Val Larizzara, der Valserrhein, das Lötschental mit dem Oschinensee, das Adulagebiet und das Campo Tencia.

VIER OFFIZIELLE LANDESSPRACHEN

gibt es in der Schweiz. Mit Deutsch kommen Sie praktisch überall durch; in abgelegenen Tälern der West- und Südschweiz muß man aber etwas mit Vokabeln aus dem täglichen Leben aufgefrischtes Schulfranzösisch beherrschen. Dasselbe gilt für das italienisch sprechende Tessin, während man im rätoromanisch sprechenden Graubünden mit Deutsch völlig durchkommt.

CHARAKTERISTISCH

für die Schweiz sind die Talgletscher, die oft durch mehrere Talstufen bis 1000 m herabreichen. Besonders instruktiv sind der untere Grindelwaldgletscher, der Große Aletschgletscher, der Rhônegletscher, der Morteratschgletscher und die Hängegletscher im Mischabel im Saastale.

EMPFINDLICHE PERSONEN

können schon in Höhen über 2000 m „bergkrank" werden. Sowas äußert sich durch Kopfschmerzen, Nasenbluten, Herzklopfen und Schwindel. Hier hilft nur möglichst schnelle Rückkehr ins Tal und eine Tasse Espresso (der „normale" Schweizer Kaffee ist schade ums Geld!).

DIE WETTERVORAUSSAGEN

werden auf Bahnhöfen und Postbüros (7.30—18.30 Uhr geöffnet) ausgehängt und durch Rundfunk bekanntgegeben. Talwärts streichender Wind, Neuschnee auf den Bergen und abendliche Kühle weisen auf gutes Wetter hin; Zirruswolken, Staubwirbel und Eisfahnen auf den Kämmen künden Schlechtwetter an; nahegerückte Berge mit dunkelblauen Schatten sind die Zeichen für Föhn, der gutes wie schlechtes Wetter bringen kann.

IN DEN STRASSENTUNNELS

ist es ratsam, Abblendlicht einzuschalten. Es darf aber erst ausgeschaltet werden, wenn man wieder „raus" ist, da ein entgegenkommender Wagen ja in ein schwarzes Loch fährt und so ein entgegenkommendes Fahrzeug nicht sieht.

EINE UNSITTE

ist es, auf Bergstraßen dort zu halten und zu fotografieren, wo gerade ein Motiv reizt. Bitteschön, halten Sie nicht dazu ausgerechnet nach unübersichtlichen Kurven und nicht in Kehren! Braust Ihnen dann einer hintendrauf, dann sind Sie der Lackierte.

WER WAS GANZ GROSSES ERLEBEN WILL

aber nur einen halben Tag erübrigen kann, der lasse den Wagen in Locarno oder Ascona stehen und fahre mit dem Schiff auf ein paar Stunden zu den Boromäischen Inseln im Lago Maggiore. Die sind Europaklasse.

WER 2 TAGE FÜR SO WAS OPFERN WILL,

der fahre von Martigny über den Col de la Forclaz ins Französische nach Chamonix, dann über den Kleinen St. Bernhard nach Italien, gucke hier schnell nach Courmayeur hinauf und fahre dann über Aosta und den Großen St. Bernhard in die Schweiz nach Martigny zurück. Diese Mont-Blanc-Rundfahrt (ca. 340 km) ist das Großartigste, was man an eine Schweizerreise anhängen kann!

WINTERSPORT

ist in der Schweiz allenthalben möglich. Andermatt, Davos, Engelberg, Grindelwald, Jungfraujoch, Les Avants, Leysin, Mürren, Pontresina, St. Moritz, Wengen und Zermatt haben internationalen Ruf; für die Ostschweiz merken Sie sich Bergün, Campfer, Celerina, Sils, Silvaplana und Zuoz; im Berner Oberland sind Adelboden, Kandersteg, Lenk und Zweisimmen und in der Westschweiz Champéry, Morgins und Villars nicht so überlaufen. Und im Schweizer Jura sind es Chaumont, Les Rasses, St. Cergue und Weißenstein.

EINE FAHRT MIT DER BERGBAHN

gehört zu jeder Schweizerreise. Gleichwertig sind Jungfraujoch und Gornergrat. Unbedingt lohnend ist die Fahrt zum Harder bei Interlaken, nach den Rochers de Naye bei Montreux, zur Riederalp und Belalp im Aletschgebiet, auf den Monte Bré bei Lugano und zum Oschinensee hoch über Kandersteg.

NUR MIT DER BAHN

kommen Sie nach Zermatt, nach Mürren, auf den Rigi, zum Aletschgletscher und zum Eismeer an der Jungfrau, nach Cavaglia und Alp Grüm am Pitz Palü und zum Weißfluhjoch. Das Matterhorn können Sie vom Auto aus auf der italienischen Seite von Breuil aus sehen; von hier führt eine Seilbahn zum Theodul-Paß: ganz große Sache. Aber noch lohnender ist die von Entrèves (5 km v. Courmayeur) zum Rifugio Torino am Col d. Géant. Und auf der französischen Seite schließlich die, die zwischen Chamonix und Les Bossons zur Aiguille du Midi hinaufzieht.

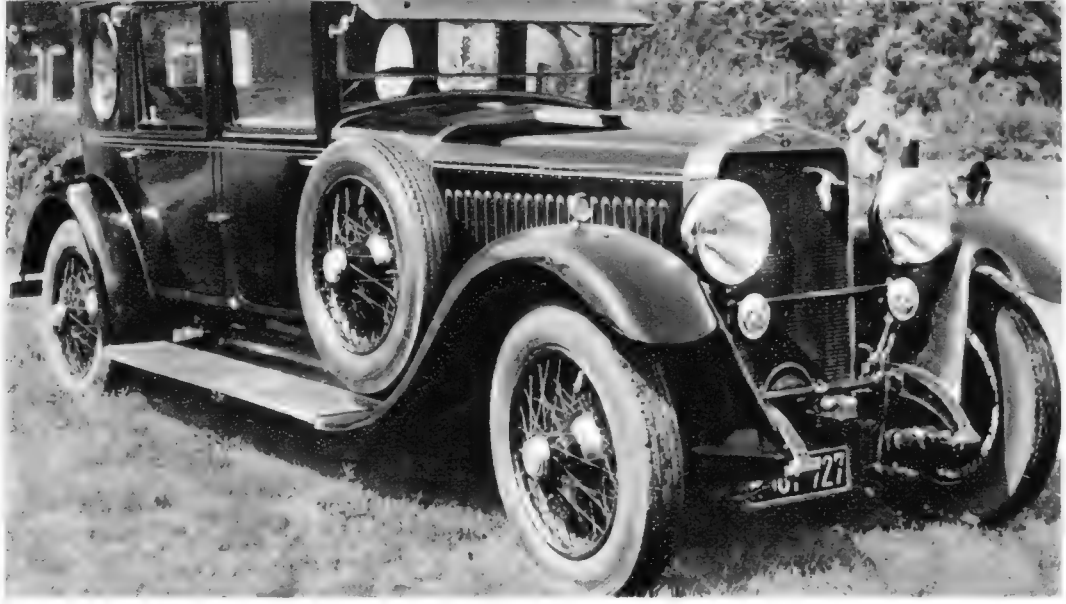
MITBRINGEN

können Sie (sofern Sie 100 km von der Schweizer Grenze entfernt wohnen) 50 Gramm Neskaffee oder 250 Gramm gebrannten Kaffee, 25 Zigaretten oder 10 Zigarren oder 50 Gramm Pfeifentabak, eine Tafel angeknabberte Schokolade — aber mehr leider nicht, sofern Sie keinen Zoll bezahlen wollen.

KLEINE TIPS

Postkarten mit nur 5 Grußworten kosten 10 Rappen. — Vor Festtagen an Fähren und Verladestellen oft längerer Aufenthalt. — Mittagessen ab 11.30 Uhr, Abendessen ab 19 Uhr. — Kellnerinnen werden „Servier"- oder „Saaltöchter" genannt. — Trinkgelder werden zu Rechnungen dazugeschrieben. — Zwischen dem 15. Juli und 30. August ist auf allen Schweizer Straßen Massenbetrieb. — Bergbahnen sind genau so teuer wie lohnend. — Hundefressen lasse man sich nicht im Hotel geben, da es extra berechnet wird. — Für Liechtenstein gelten keine besonderen Vorschriften, aber Briefmarkensammler kommen hier auf ihre Kosten.

Ulrich Sempert.



Biographien alter Autos

22. *Hispano-Suiza*

Es heißt, die Abnahmeingenieure hätten ehrfurchtsvoll den Hut gezogen, als neulich der alte Herr Ch. mit seinem Hispano-Suiza, Baujahr 1926, beim Technischen Überwachungsverein zur angesetzten Überprüfung vorfuhr. Ich glaube nicht recht an die Hutgeschichte, fest steht aber, daß sie sich gewaltig gewundert haben — und dann eifrig nach Altersdefekten und Schönheitsfehlern suchten. Der alte Herr Ch. ist ganz vergnügt wieder nach Hause gefahren. Sie fanden nichts, was der Beanstandung wert war.

Das war übrigens eine der seltenen Gelegenheiten, das große, schwarze Automobil unter dem Fußvolk der modernen Fließbandprodukte auf der Straße zu sehen. Der alte Herr holt den Hispano nur dann und wann noch aus der Garage und strapaziert für seine Alltagsfahrten lieber einen modernen Wagen. Er war immer ein guter Rechner, und im Falle Hispano-Suiza ergibt die Rechnung bei allem Wohlwollen, daß der Wagen in den 28 Jahren seines Daseins ein dickes Zuschußgeschäft geworden ist: bei 6,6 Liter Hubraum kassiert Vater Staat pro Tag allein an Kraftfahrzeugsteuern rund drei Mark fünfundzwanzig, von der Versicherung ganz zu schweigen. Schließlich ist der Hispano älter als die derzeitigen Steuer- und Prämiensätze.

Das Jahr 1926, als der Hispano gebaut wurde, zählt zu der „goldenen Zeit" des Automobilbaus, jener Periode in den zwanziger und frühen dreißiger Jahren, in denen Europas und Amerikas beste Konstrukteure, weit entfernt von den segensreichen Erkenntnissen des alten Henry Ford, die berühmtesten Automobile entwarfen, in kleinen Stückzahlen bauten und für teures Geld an Liebhaber verkauften. Es war die Zeit, da Daimler-Benz die SS- und SSK-Sportwagen herausbrachte, die Zeit, da Duesenberg in den USA seine schweren und schnellen Modelle entwarf. Ende der zwanziger Jahre mochten sich Bugatti und Rolls Royce um die Ehre streiten, den „Wagen der Könige" zu bauen; 1926 beanspruchte Hispano-Suiza diesen Ehrentitel ebenfalls für sich.

Es gibt viele Parallelen zwischen Rolls Royce und Hispano-Suiza. Beide Firmen bauten Automobile für sehr anspruchsvolle Käufer, beide legten mehr Wert auf den Komfort des Fahrens und des Gefahrenwerdens in ihren Fahrzeugen als auf die Beteiligung an Autorennen, beide Firmen lieferten ihren Käufern die blanken Fahrgestelle ihrer Wagen und dazu die diskrete, aber ziemlich verpflichtende Empfehlung, den Aufbau von diesem oder jenem renommierten Karosseriebauer zu beziehen. Und beide wurden berühmt, nicht nur als Autoproduzenten, sondern auch als Hersteller von Flugmotoren. Hispano-Suiza allerdings baut seit den dreißiger Jahren bis auf den heutigen Tag wohl noch Flugmotoren, aber keine Automobile mehr.

Das Unternehmen Hispano-Suiza wurde 1904 durch den Schweizer Ingenieur Marc Birgkit mit spanischem Geld in Barcelona gegründet und erhielt aus dieser spanisch-schweizerischen Kombination seinen Namen. 1906 erschien der erste Wagen der Firma auf der Automobilausstellung von Paris. 1909 kaufte der König von Spanien einen Hispano, worauf man in Barcelona nicht wenig stolz war. Die Firma beteiligte sich sporadisch an den damaligen Automobilrennen und errichtete ein Zweigwerk in Paris, um selbst oder durch Lizenzvergabe während des ersten Weltkrieges Frankreich, England und auch Amerika mit hervorragenden V 8-Flugmotoren zu beliefern.

Als 1919 das erste Nachkriegsautomobil von Hispano erschien, trug es die Kühlerfigur aller künftigen Modelle: einen silbernen Storch, die „Hausmarke" des französischen Jagdfliegers Guynemer, der als Richthofen der Weltkriegsalliierten berühmt geworden war. Die Anregungen und Erfahrungen, die der Flugmotorenbau für die Automobilherstellung gebracht hatte, beschränkten sich indessen nicht auf die Kühlerfigur.

Der Wagen, den der alte Herr Ch. 1926 in Paris kaufte, und der heute sorgsam gepflegt in der Garage auf bessere Zeiten und Steuern wartet, verrät die Verwandtschaft mit dem Flugmotorenbau im Motorblock, der aus einer Aluminiumlegierung besteht, und im doppelten Zündsystem. Jeder der Zylinder hat zwei Zündkerzen, die gleichzeitig zünden. Am Armaturenbrett läßt sich einstellen, ob das eine oder das andere oder beide Systeme eingeschaltet werden soll.

Der Wagen bzw. das Chassis führt die schlichte Typenbezeichnung „la 32 CV", also 32 cheval vapeur nach der französischen Steuer-PS-Formel. Der Sechszylindermotor (140 mm Hub, 100 mm Bohrung) leistet bei 2500 U/min 125 PS, also ebensoviel wie heute der Mercedes 300. Die ein-

Die Türen schließen noch so leicht und sicher wie vor 29 Jahren . . .

Der Motor wurde mittels zweier Fallstromvergaser modernisiert. Der Verbrauch beträgt damit „nur" noch 22 Liter/100 km.

Fotos (2): Ingeborg Spielmans

gesetzten stählernen Zylinderbüchsen sind nitriergehärtet. Der Wagen hat jetzt 175 000 Kilometer auf dem Buckel; in diesen 28 Jahren sind zweimal neue Kolben eingebaut worden, die einzigen größeren Reparaturen, die der alte Herr verzeichnet, und für die er jedesmal eigens nach Paris gereist ist.

Mit diesem Motor erreicht der Wagen heute noch gute 130 km/st. Das ist genug, um manchem, der den altmodischen, großen Reisewagen mitleidig belächelt, die breite, schwarze Rückseite zu zeigen. Allerdings muß man dazusagen, daß in den letzten Jahren die alten Saugvergaser des Hispano durch moderne Fallstromvergaser und die Benzinunterdruckförderanlage durch elektrische Pumpen ersetzt wurden. Die Verjüngung hat sich günstig auf den Verbrauch ausgewirkt; der Motor schluckt heute 22 Liter auf 100 Kilometer. Bei der Gelegenheit sind auch neue Scheinwerfer an Stelle der alten Blériot-Lampen mit Kippvorrichtung zum Abblenden getreten.

Eine der Sensationen, die Hispano-Suiza in den zwanziger Jahren einführte, war die mechanische Servobremse. Hinter dem Dreiganggetriebe sitzt eine Mitnehmerscheibe, die bei Betätigung der Bremse durch die Kardanwelle in Bewegung gesetzt wird und die Bremsseile anzieht. Die Bremstrommeln selbst, aus verripptem Leichtmetall, haben mit 450 mm Durchmesser eine beachtliche Größe, die Bremsbeläge sind 50 mm breit. Die Drahtspeichenräder mit Tiefbettfelgen sitzen auf gezahnten Naben mit Bajonettverschluß und lassen sich mit ein paar Handgriffen abnehmen.

Der ganze Wagen wiegt 2200 Kilo. Daß er nicht schwerer ist, geht zum guten Teil auf das Konto der von der Firma Kellner gebauten Karosserie, ein großer Reisewagenaufbau aus einem Buchenholzgerippe, das mit Aluminiumblech beplankt wurde. Die Ausstattung des Reise„abteils" — anders kann man es nicht nennen — hat nichts von kalter Lederpracht, vielmehr ist die Polsterung in grauem Stoff dezent und so solide, wie der Preis des Wagens: 30 000 Goldmark, für 1926 eine hübsche Stange Geld. Bis heute hat sich der Aufbau nicht um einen Millimeter verzogen; und die Türen schließen sich so leicht wie vor 28 Jahren, als der Wagen neu aus der Fabrik rollte.

Neben und nach diesem Wagen hat Hispano-Suiza in den zwanziger Jahren noch eine Reihe von kleineren und größeren Typen gebaut, alle nicht in sehr großer Zahl. Dem 32 CV folgte ein größerer Sportwagen, der 46 CV, dann verlegte sich Hispano auf „kleinere" Sportwagen und entwickelte den 30 CV und den 28 CV. Die Krönung des ganzen war der 54 CV, ein großer Reisewagen, der 1931 erschien. Er besaß einen 220-PS-V12-Motor. Diesem schnellen und bequemen Reisewagen mit einer Dauergeschwindigkeit von 160 km/st folgte nicht mehr viel. In dieser Zeit mochte es sich vielleicht gerade noch lohnen, Autos am Fließband zu fabrizieren; Automobile zu bauen, Fahrzeuge für Kenner und Liebhaber, zahlte sich nicht mehr aus. Hispano-Suiza stellte den Automobilbau ein.

Der alte Herr Ch. brachte es fertig, den Wagen sicher über die turbulenten Zeitläufte zu retten. Er weiß, daß der Hispano heute Seltenheitswert hat.

W. Reuter

1954: Ein gutes Jahr der englischen Auto-Industrie

Die britische Automobilindustrie hat im Jahr 1954 die größte Produktion ihrer Geschichte erreicht und erwartet, wenn die in Arbeit befindlichen Erweiterungsvorhaben zum Tragen kommen, 1955 eine weitere Puoduktionssteigerung von 15 bis 20%. Es wurden nach den jetzt vorliegenden Zahlen der Society of Motor Manufacturers and Traders im Jahr 1954 rund 1 025 000 Personenwagen und Nutzfahrzeuge gebaut, womit erstmals die Millionengrenze überschritten wurde. Diese Ziffer gliedert sich auf in 760 000 Personenwagen und 265 000 Nutzfahrzeuge, wozu noch rund 137 000 Traktoren kommen.

360 000 Personenwagen und 125 000 Nutzfahrzeuge wurden exportiert, jeweils also rund 47% der Gesamtproduktion. Der Schlepper-Export belief sich auf 99 300 Stück oder 72,5% der Produktion.

Besonders überraschend für die Industrie war die Tatsache, daß der englische Markt trotz der hohen Verkaufssteuer von 50% und einer Benzinsteuer von über 160% in der Lage war, 400 000 neue Personenwagen aufzunehmen. Da nur ein kleiner Prozentsatz der alten Wagen verschrottet worden ist, nimmt die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge also rapide zu. Obwohl jetzt mehr als 5 Millionen Kraftfahrzeuge in Großbritannien zugelassen sind, ist seit 16 Jahren keine größere Straßenbauplanung unternommen worden, und bis heute besitzt die Insel nicht eine einzige moderne Autobahn. Die Regierung nimmt täglich mehr als 1 Million Pfund an Steuern von den Kraftfahrzeugbesitzern ein, ohne bisher irgendeinen Plan eines konstruktiven Straßenbauprogramms vorgelegt zu haben.

Trotz alledem hat das Kapital unbeschränktes Vertrauen in die zunehmende Prosperität der Kraftfahrzeugindustrie und hat in den letzten Monaten große Summen in den Bau neuer Fabriken und die Erstellung neuer Produktionseinrichtungen investiert, um die Produktion weiterhin zu erhöhen. Mindestens 100 Millionen Pfund wurden neuerdings in die Personenwagenindustrie gesteckt, und die gleiche Summe hat die Zubehörindustrie freigemacht, um ihre Produktionskapazität entsprechend zu erhöhen.

Standard gab kürzlich neue Aktien im Wert von 3 Millionen Pfund aus, die rund vierfach überzeichnet wurden, ein hübscher Beweis für das Vertrauen der Öffentlichkeit in die neue Leitung unter Lord Tedder, dem früheren Chef der R. A. F., der den Vorsitz übernahm, als Sir John Black, auf Grund von bei einem Autounfall erlittenen Verletzungen, diesen niederlegte. Neben ihrer eigenen Produktion von wöchentlich 2200 Personenwagen macht Standard noch Ferguson-Traktoren für die Massey-Harris-Ferguson in den USA.

Auch die Rootes-Gruppe hatte großen Erfolg, als sie neue Aktien im Wert von 3,4 Millionen Pfund ausgab, um ihre Produktionsmöglichkeiten zu vergrößern. Das neu eingerichtete Band für die Produktion des kopfgesteuerten Hillman Minx-Motors kostet allein 1,5 Millionen Pfund, und weitere 8,5 Millionen werden von Rootes investiert, um die Produktionskapazität zu erhöhen.

Auch die Britische Motor Corporation hat neues Kapital gesucht und ihren 55 000 Aktienbesitzern Neuaktien im Wert von 4,1 Millionen angeboten. Für Englands größten Automobilkonzern scheint diese Summe recht bescheiden, aber Sir Leonard Lord erklärt, daß viel von den für die Produktionserhöhung notwendigen Kapazitäten allein durch die Reorganisation der Austin- und Nuffield-Fabriken auf Grund ihrer Vereinigung zur B. M. C. freigemacht werden konnte. So werden beispielsweise jetzt wöchentlich 8000 Motoren auf geringerem Raum hergestellt, als vor 3 Jahren notwendig war, um weniger als 4000 Motoren zu produzieren, und ähnliche Einsparungen wurden auch bei der Herstellung von Getrieben, Hinterachsen usw. gemacht. B. M. C.'s Herstellungsquote von 8000 Fahrzeugen pro Woche wird in diesem Jahr auf 10 000 pro Woche und 1956 auf 12 500 steigen. Die Gesellschaft beschäftigt augenblicklich 56 000 Arbeiter und Angestellte, die wöchentlich 600 000 Pfund an Löhnen und Gehältern erhalten. Rund 45% aller auf englischen Straßen rollenden Fahrzeuge wurden von den Fabriken der B. M. C. hergestellt, davon 353 834 im vergangenen Jahr. Der B. M. C.-Export betrug 1954 170 085 Einheiten. Auch die amerikanische Industrie ist dabei, ihre Produktionsinteressen in England zu verstärken, wobei General Motors 36 Millionen Pfund für Erweiterungen bei Vauxhall und Ford 65 Millionen Pfund für solche in Dagenham und anderswo investiert hat. Übrigens haben britische Geldgeber keine Möglichkeit, sich an diesen Investitionsprogrammen zu beteiligen.

Bereits jetzt zeichnet sich ein empfindlicher Mangel an Arbeitern in England ab. So schätzt man z. B., daß im Industriedreieck Birmingham-Coventry-Wolverhampton von den dort lebenden 2 Millionen Arbeitern zu keiner Zeit mehr als 3000 jemals arbeitslos sind. Überstunden sind normal, ebenso die 50 Stunden-Woche, und diese Situation hat zu einem ständigen Druck nach Erhöhung der Löhne geführt. Aber möglicherweise viel ernster ist die latente Gefahr inoffizieller Streiks, deren Grund häufig von den Arbeitern selbst nicht verstanden wird; fast durchweg besteht ihr Anliegen in der Unterminierung der Autorität der Unternehmer.

Ein anderer Engpaß ist die Produktion von Stahlblech. Obwohl 1954 rund 2 Millionen Tonnen Stahlblech in England produziert wurden, mußten große Mengen von den Vereinigten Staaten und Europa eingeführt und in Devisen bezahlt werden. Insgesamt beliefen sich im vergangenen Jahr diese Importe auf 9 Millionen Pfund. Für das laufende Jahr ist eine Erhöhung der Stahlblech-Produktion um 450 000 Tonnen geplant, die zumindest für die nahe Zukunft eine Einfuhr überflüssig machen sollen.

Während des vergangenen Jahres haben einige der großen Auto-Konzerne die Karosseriefabriken, die bisher Aufbauten für sie lieferten, aufgekauft. So wurde die Firma Briggs Bodies von Ford, Fisher and Ludlow von der British Motor Corporation und Carbodies von der B. S. A.-Daimler-Gruppe aufgekauft. Auch Tickford, die bisher Karosserien für Lagonda gebaut haben, wurden nunmehr vom David Brown-Konzern übernommen. Bei all diesem wirtschaftlichen Aufschwung der englischen Automobilindustrie blieb es doch nicht aus, daß einige Automarken verschwunden sind. So hat Jowett aufgehört zu produzieren und die Fabrikanlagen verkauft, Lea Francis hat bekanntgegeben, daß sie so lange mit keinem neuen Modell erscheinen werden, bis die Verkaufssteuer drastisch reduziert wird, Singer bauen zwar noch eine kleine Zahl von Personenwagen, wenden jedoch ihr Hauptinteresse anderen Gebieten zu, und Allard schließlich, dessen Verkaufszahlen im vergangenen Jahr ziemlich rapide gefallen sind, versucht mit einem kleinen Nutzfahrzeug Fuß auf einem neuen Gebiet zu fassen.

Gordon Wilkins

Von der Meisterschaft und vom Großen Preis

Während ich diese Zeilen schreibe, gibt es für die diesjährigen Automobil-Meisterschaften in Deutschland zwar schon eine Reihe von Vorschlägen und Plänen, aber noch keine endgültige Entscheidung. Ein solcher Schwebe-Zustand verführt immer dazu, daß man gerne den Lauf der Dinge etwas beeinflussen möchte. Ich will meine Meinung nun keineswegs als die alleinseligmachende bezeichnen, ich weiß mich aber in dieser Meinung nicht nur mit der Redaktion dieser Zeitschrift und nicht nur mit einigen namhaften Kollegen der Fachpresse einig, sondern auch mit zahlreichen Aktiven (die es ja schließlich angeht) und mit zahlreichen Lesern (die das Rennpublikum verkörpern, ohne das keine Veranstaltung zu einem Erfolg werden kann).

Mit jener deutschen Ordnung und Gründlichkeit, die uns draußen teils so beliebt, teils aber auch sehr unbeliebt macht (man soll sie nie übertreiben), werde ich jetzt versuchen, in den Wirrwarr der auftauchenden Fragen etwas System zu bringen. Deshalb sei es erlaubt, ganz trokken zu bleiben und Punkt für Punkt zu diskutieren:

Punkt 1. Der Weltmeisterschaftslauf. Man muß von ihm zuerst sprechen, vor allen Erwägungen über nationale Meisterschaften. Bereits in der Spalte „Runde um Runde" in der letzten Nummer war angedeutet worden, daß ernsthafte Bestrebungen im Gange sind, ihn auf die Avus zu verpflanzen. Grund: Auf dem Nürburgring würden sonst 4 Veranstaltungen stattfinden, denn bekanntlich hat der DMV den Motorrad-Weltmeisterschaftslauf auf den Nürburgring gelegt. Diese Maßnahme ist eine rein clubpolitische. Alle Experten sind sich darüber einig daß die Solitude für diesen Motorradlauf besser geeignet ist, aber die Solitude ist eine ADAC-Strecke und der DMV möchte in eigener Regie den Lauf aufziehen.

Man argumentiert nun also für die Wagen auf zwei Ebenen: Erstens, sagt man, kommen nicht genügnd Zuschauer auf den Nürburgring, wenn so viele Rennen dort stattfinden. Zweitens kommen auf die Avus, wenn dort nur ein „normales" Avusrennen stattfinden würde (Termin 25. 9.), keine ausländischen Formelwagen mehr, andererseits haben aber die Berliner es verdient, daß man ihnen ein großes Rennen bietet.

Das erste Argument hält einer kritischen Betrachtung nicht stand. Wenn die Läufe um die Automobil-Weltmeisterschaft bis zum Großen Preis von Deutschland ziemlich wechselvoll verlaufen, wenn also der Ausgang dieses Großen Preises auf dem Nürburgring mehr oder minder offen erscheint — keine Angst dann! Dann kommen die Zuschauer, dann lassen sie lieber die anderen Rennen aus, aber das wollen sie sehen, den Kampf zwischen Fangio und Ascari, Moss und Behra, Trintignant und Kling um die Weltmeisterschaftspunkte. Das zweite Argument allerdings ist ein gewichtiges. Berlin hat ein großes automobilsportliches Ereignis verdient. Wirklich, wir gönnen es den Berlinern mehr als irgendjemand anderem. Und es ist auch klar, daß am Ende der Grand Prix-Saison zu einem Rennen, bei dem es nicht um Weltmeisterschaftspunkte geht, kaum eines der großen italienischen Werke Lust haben wird. Oder nur bei so märchenhaften Startgeldern, daß das wiederum für den Veranstalter undiskutabel ist. (Im übrigen ist das den Italienern nicht übel zu nehmen, wenn in einer Saison 10 Weltmeisterschaftsläufe gefahren werden, fehlen einfach die Kräfte, nebenbei noch ein Avusrennen zu präparieren).

Wenn man den Weltmeisterschaftslauf vom Nürburgring weg auf die Avus legt, ist das für Berlin natürlich die beste Lösung. Aber ich frage mich, warum wir seit nunmehr fast 30 Jahren ununterbrochen unsere Großen Preise auf dem Ring ausgetragen haben ... nein, ich frage mich nicht, ich weiß es. Ich weiß auch, warum uns seit dreißig Jahren die übrigen Länder um diese Strecke beneiden, um diese in Europa wirklich einzigartige Allround-Prüfstrecke für Fahrer und Wagen, für Kurvenlage und Beschleunigung, für Bremsen und Schaltung. Es gibt keine andere Strecke, die so hart ist und deshalb so gut für einen Großen Preis der Wagen. Die Avus — die zwei langen Geraden, die drei Kurven, das kann ein glänzendes spectaculum sein, aber unser Großer Preis gehört aus rein sportlichen Gesichtspunkten auf den Nürburgring. Und ich möchte in aller Deutlichkeit sagen und möchte das auch zum „Fall" Solitude bei den Motorrädern erklären: der sportliche Gesichtspunkt ist der erste. So denkt nämlich auch das breite Publikum, das dafür ein sehr feines Gefühl hat. Man sieht's doch an den Besucherzahlen.

Also die Avus ganz abschreiben? Oder nur Sportwagen und Gran Turismo-Wagen laufen lassen? (Übrigens: was heißt „nur"?) Ich hätte einen Vorschlag zu machen. Ich könnte mir auf der Avus ein großartiges Sportwagen-Rennen vorstellen. Es ist für alle Klassen ausgeschrieben. Es kommen die Werkswagen von Jaguar und Aston Martin dazu. Es kommen die Ferrari 3,75 Liter und die 3 Liter Maserati. Und es kommen vor allem die Mercedes 300 SLR (und alle diese Wagen sind ja in der Spitze eher schneller als die Grand Prix-Boliden). Und alle diese Wagen starten in der Nacht von Samstag auf Sonntag 12 Uhr.

Sie haben auf der Avus zu fahren bis zum anderen Mittag um 12 Uhr, also 12 Stunden. Das ist hart, denn die Avus frißt auf die Dauer die Maschinen. Und in 12 Stunden sind hier nicht viel weniger als 2500 km zu fahren für diese großen Sportwagen. Von 12 bis 12 — das wäre auch für die Berliner, wie ich sie kenne, keine schlechte Zeiteinteilung. Denn Samstagabend um 12, zum Start, da kämen sie schon in hellen Scharen heraus. Und nach einer Stunde Pause, um ein Uhr mittags am Sonntag, kann man noch die Sportwagenläufe um die Meisterschaft anhängen. Da es die letzten Läufe sind, werden sie unter Umständen auch sehr spannend sein. Soweit also das Thema Weltmeisterschaftslauf.

Thema zwo heißt Deutsche Meisterschaft. Untergruppe römisch eins: die Klasseneinteilung. Alex Büttner hat uns in der letzten Nummer wissen lassen, daß z. B. ernsthaft über eine Meisterschaft von 2 Liter- und 3 Liter-Rennsportwagen diskutiert würde. Ich glaube, daß auch in obersten Sportgremien manchmal etwas Unsinn geredet wird, denn da sitzen, genau wie in der Industrie (und genau wie auf den Redaktionsstühlen der Presse) auch nur Menschen, die eben gelegentlich schwache Momente (im Geiste) haben. Aber an soviel Unsinn glaube ich eigentlich nicht. Es dürfte doch wohl eines klar sein: Wenn wir nicht das ganze Jahr hindurch wenigstens 10—12 Bewerber haben, dann lohnt sich eine solche Meisterschaft nicht. Ich möchte Alex Büttners Ausführungen folgendermaßen präzisieren: ob wir für 3, für 5 oder für 7 Klassen im Wagensport Meisterschaften ausschreiben — nicht diese Zahl bestimmt den inneren Wert einer Meisterschaft, sondern allein die Konkurrenz in jeder Klasse. Wenn wir in 6 Klassen jeweils 12—15 Bewerber haben, dann sollen wir ruhig 6 Meistertitel vergeben, jeder Titel wird ehrlich erworben und hoch anerkannt sein. Aber bei Betrachtung unseres Wagenmaterials gibt es nur 3 Klassen, die eine Meisterschaft lohnen: Gran Turismo bis 1300 ccm — Gran Turismo bis 1600 ccm (was man ausweiten könnte zu einer Klasse 1300—2000 ccm, um eine breitere Basis für verschiedene Fahrzeuge zu haben) und Rennsportwagen bis 1500 ccm.

Was darüber hinaus die Formel III angeht, so halte ich Rennen nur dann für sinnvoll, wenn die mangelnde Zahl der deutschen Teilnehmer durch ein entsprechendes Kontingent erstklassiger Ausländer ausgeglichen wird. Und das müßte in einigen Fällen zu machen sein, denn die Engländer fahren mit ihren Kieft- und Cooper-Wagen, glaube ich, ganz gerne hier.

Fortsetzung Seite 30

Runde um Runde

Die traditionelle Wintersternfahrt des ADAC, die international ausgeschrieben war, brachte infolge günstiger Wetterbedingungen bei den Wagen- und den Motorradfahrern einen wahren Goldmedaillen-Regen. Die Klassensieger wurden bei einer abschließenden Bergprüfung am Eibsee ermittelt. Dabei fuhren Nathan-Schellhaas, die bekannte Langstrecken-Equipe, auf einem Porsche 1300 Super mit 2:48,7 die schnellste Zeit der Wagenfahrer, bei den Motorrädern kam allerdings Kritter auf einem 600 ccm Zündapp-Gespann mit 2:41,6 auf eine noch schnellere Zeit.

„Wo steuern die Sportwagenrennen hin?" betitelt sich ein Artikel, den soeben der belgische Motorjournalist Paul Frère im „Englebert - Magazin" veröffentlicht hat. Frère, der bekanntlich ein ausgezeichneter Fahrer ist, vor zwei Jahren für Porsche in Le Mans fuhr und in der vorigen Saison für Gordini in einigen Grand Prix-Rennen, kommt in diesem Aufsatz zu der Forderung, daß bei den großen Sportwagenrennen der Benzinverbrauch limitiert werden müßte. 25 oder 30 Liter auf 100 km sollte das Maximum sein; dadurch würde man den Einsatz übertrieben starker Motoren, die mit Serienwagen nichts mehr zu tun hätten, verhindern können. Außerdem schlägt Paul Frère vor, die Minimalmaße für die Sitze und für die Karosserieabmessungen zu revidieren, um Sportwagen auszuschließen, die in Wirklichkeit nur verkappte Rennwagen sind. Wir finden diese Forderungen unseres Kollegen Paul Frère durchaus vernünftig, und man sollte ernsthaft diskutieren, wie man das Sportwagen-Reglement neu fassen kann.

*

Am 15. Januar lief der erste Nennungsschluß für die 24 Stunden von Le Mans ab. Bis zu diesem Zeitpunkt mußten die Werke, die sogenannte Prototypen einzusetzen beabsichtigen, ihre Fahrzeuge genannt haben. Nach unseren Informationen hat Lancia für die 24 Stunden von Le Mans keine offizielle Nennung abgegeben, was mit Erklärungen von Gianni Lancia übereinstimmt, er wolle sich in diesem Jahr ausschließlich dem Einsatz seines Grand Prix-Wagens widmen. Die augenblicklich noch existierenden 3,3 und 3,8-Liter-Sportwagen wolle er verschrotten (was wir ihm allerdings nicht glauben . . .). Alfa Romeo wird in diesem Jahr ebenfalls nicht in Le Mans vertreten sein. So bleiben als die schärfsten Widersacher für unsere drei gemeldeten Daimler-Benz-300 SLR-Sportwagen die verbesserten Jaguar D-Typen (3,5 Liter), die Ferrari mit ihrem neuen 3,75 Liter und eventuell einem 4,9 Liter, die Cunningham, die 3 Liter Aston-Martin (zwei Wagen) und die 4,5 Liter Lagonda (ebenfalls 2) aus England. Der neue 3 Liter Maserati wird ebenfalls erwartet. In der 1500er-Klasse hat Maserati zwei Wagen des schon seit einiger Zeit angekündigten, neu entwickelten 1500 ccm 125 PS Rennsportwagens gemeldet, die für die Porsche eine noch stärkere Konkurrenz sein dürften als die Osca. Außer den Werkmeldungen von Porsche (3) liegt eine halb private vor, die über den schweizerischen Automobilclub eingereicht wurde. Wenn sie durchgeht (nicht alle Nennungen werden in Le Mans angenommen, da die Gesamtzahl der startenden Fahrzeuge jeweils nur 60 beträgt), werden Walter Ringgenberg, der Schweizer Sportwagenmeister von 1953, und Hansjörg Gilomen, der Schweizer Rennwagenmeister 1954 (der bisher einen 1100 ccm Cooper fuhr) diesen Wagen pilotieren. Das Reglement für das diesjährige 24 Stunden-Rennen, das am 11./12. Juni stattfindet, hat sich im Prinzip nicht geändert. Neu ist jedoch, daß die Mindest-Distanz zwischen zwei Boxenstops für Brennstoff- und Ölaufnahme statt 30 Runden jetzt 32 Runden = 431 km beträgt. Außerdem dürfen bei jedem Boxenstop nur maximal 200 Liter aufgenommen werden; somit ist hier be-

reits für den Benzinverbrauch eine gewisse Grenze gesetzt, die allerdings mit 46 Liter pro 100 km noch sehr hoch liegt.

*

Während wir bisher der Ansicht waren, daß der englische Rennfahrer Mike Hawthorn, wenn er sich von den Folgen seiner Nierenoperation erholt haben wird, wieder bei Ferrari unter Vertrag steht (wie schon 1953 und 1954), erreicht uns jetzt die Meldung, daß er noch im Krankenhaus einen Vertrag unterzeichnet habe, wonach er „alle bedeutenden europäischen Grand Prix-Rennen" nicht mehr mit Ferrari, sondern mit dem neuen englischen „Vanwall-Special"-Rennwagen fahren soll. Wir haben in den letzten Monaten gelernt, solche Meldungen über plötzliche Engagements von berühmten Rennfahrern mit einiger Vorsicht aufzunehmen, doch können wir uns eine Verbindung von Hawthorn mit Vanwall durchaus vorstellen. Der Initiator und Geldgeber für diesen englischen Formelwagen ist nämlich Mr. Vandervell, der Hersteller der weltberühmten Vandervelllager für Hochleistungsmotoren. Und durch Vandervells Vermittlung kam Hawthorn 1952 zu Ferrari, dessen Wagen mit Vandervell-Lagern ausgerüstet sind. Vandervell möchte sich sicherlich gerne „seinen" Hawthorn für den neuen Vanwall-Wagen sichern. Wie weit dieser englische Formel-Rennwagen konkurrenzfähig sein wird, können wir nicht ermessen. Diese Neukonstruktion war mit Peter Collins am Steuer erstmals in Monza bei einem Weltmeisterschafts-Lauf eingesetzt, allerdings noch mit einem 2,3 Liter-Motor, und erwies sich dort als wenig überzeugend. Bisher konnte England ja noch mit keiner nennenswerten Grand Prix-Konstruktion hervortreten. Auch über den Connaught-Formel-I-Rennwagen existieren noch keine Fahrleistungsdaten, die überzeugend wären. Dies ist an sich verwunderlich, nachdem die Engländer auf dem Gebiet des Motorrad- und des Sportwagenbaus so Vorzügliches leisten.

*

Bereits im vorigen Sommer wurde der absolute Geschwindigkeitsrekord für Landfahrzeuge, den noch immer der mit dem Motorboot tödlich verunglückte John Cobb mit 634 km/st hielt, von einem amerikanischen Düsenjäger-Piloten überboten, der die 650 km-Grenze überschritt — allerdings nicht in einem Automobil, sondern in einem auf Schienen gleitenden Raketenschlitten. In der Zwischenzeit hat die amerikanische Luftwaffe diese Raketenschlitten (angetrieben durch ähnliche Aggregate, wie sie in Überschalljägern verwendet werden) zu Versuchszwecken weiterentwickelt. Vor wenigen Tagen hat nun der amerikanische Fliegeroberstleutnant John P. Strapp mit einem solchen Raketenschlitten 1012 km/st erreicht . . . Diese Geschwindigkeit mutet uns zunächst phantastisch an, muß aber technisch durchaus in den Bereich des Möglichen gestellt werden, wenn die Flugzeuge mit ähnlichen Antriebsaggregaten bereits in den Bereich von 2200—2400 km/st vorstoßen. Das „Fahrzeug" läuft dabei nicht auf Rädern, sondern auf einer Gleitschiene. Die amerikanische Luftwaffe studiert damit vor allem die Reaktionen ihrer Piloten bei extremen Brems- und Beschleunigungsmomenten.

*

Vier von den Rekorden, die im vorigen Jahr Gustav Adolf Baumm mit seinem „rasenden Liegestuhl" und NSU 50-ccm-Motor aufgestellt hatte, sind jetzt von dem Italiener Ghiro mit einer 75-ccm-Ceccato-Maschine gebrochen worden. Ghiro erzielte über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile 135,1 bzw. 135,4 km/st (Baumm bisher 129), für den Kilometer mit stehendem Start 92,8 und für die stehende Meile 103,4 km/st. Die kleine Ceccato-Maschine war selbstverständlich vollverkleidet, der Fahrer lag bäuchlings auf ihr. Für diesen minimalen Hubraum sind die Geschwindigkeiten außerordentlich, zumal es sich bei der Ceccato noch um ein „richtiges", wenn auch vollverkleidetes Motorrad handelt. Baumm und NSU allerdings hatten ihre Zeiten mit 50 ccm erzielt und wären sicherlich in der Lage, mit einem entsprechend aufgebohrten Motor diese Rekordmarken zu überbieten.

*

Nachdem die englische Sportwagen-Firma MG zwanzig Jahre lang offiziell keine Rennen mehr beschickt hat und nur Gardner und Eyston mit ihren Spezialwagen für Rekorde den Namen MG im internationalen Rennsport wachhielten, kehrt das englische Werk in diesem Jahr wieder mit einem Fabrikteam zum Rennsport zurück. Der Konzern, dem MG inzwischen angehört, die BMC (British Motor Corporation) wird, wie es heißt, den Einsatz der MG-Wagen mit allen Kräften unterstützen. Vorläufig sind als erstes drei Wagen für das 24-Stunden-Rennen in Le Mans gemeldet worden, die mit dem neuen 1500-ccm-Motor und Stromlinien-Karosserie versehen sein sollen. Auch an den großen internationalen Rallyes will sich MG jetzt offiziell beteiligen, teils mit dem 1500er Tourenwagen (MG-Magnette), teils mit dem Sport-Zweisitzer.

*

Stirling Moss hat, wie wir hören, eine „Rennfirma" gegründet, die „Stirling Moss Limited". Der Grund hierfür: wenn er nicht als Privatmann das ihm bei den Rennen zufließende Geld verdient, sondern als „Firma", kommt er besser mit der Steuer zurecht. Eine solche Maßnahme können wir, ehrlich gesagt, sehr gut verstehen, denn die Rennfahrer zahlen die gleichen Steuersätze, die auch bei den „normalen" Berufen angewandt werden, ohne Rücksicht auf das doch wesentlich erhöhte Risiko und die Tatsache, daß ein Fahrer maximal zehn oder fünfzehn Jahre lang diese Art des Geldverdienens betreiben kann.

*

Personalia: Conti-Renndienstleiter Ernst Wiese, vor zwanzig Jahren deutscher Motorradmeister und heute noch ausgezeichneter Bobfahrer, feierte sein 25jähriges Dienstjubiläum. — Hans Herrmann erhielt von Bundespräsident Heuss in Bonn das „Silberne Lorbeerblatt" überreicht, die höchste sportliche Auszeichnung der Bundesrepublik. — Maurcie Trintignant, Vierter in der Weltmeisterschafts-Wertung 1954, wurde vom Automobilclub von Frankreich der Titel eines französischen Rennwagenmeisters zugesprochen. — Rainer Günzler, der bekannte Rundfunksprecher, zeichnete für Text und Sprache des Daimler-Benz-Rennfilmes über die Saison 1954 verantwortlich, der in Stuttgart uraufgeführt wurde.

*

Der siamesische Prinz Birabongse (der unter dem Namen „Bira" seit nunmehr 20 Jahren im internationalen Rennsport bekannt ist), gewann mit seinem privaten Formel-I-Maserati den Großen Preis von Neuseeland. Zweiter wurde der Engländer Whitehead auf einem ebenfalls privaten Ferrari, Dritter der Australier Tony Gaze. Die europäischen Rennställe waren nicht beteiligt. R. v. F.

Visitenkarte: Stirling Moss, London

Der überraschende Vertragsabschluß von Stirling Moss mit der Daimler-Benz AG. hat nicht nur die italienischen Gemüter erregt, sondern auch in England eifrige Diskussionen hervorgerufen. Während man Moss in Italien verübelt, daß er seinen Vertrag mit Maserati nicht eingehalten hat — in Wirklichkeit war er gar nicht unterzeichnet —, ist die Tendenz der englischen Gespräche gegen die Automobilindustrie des Inselreiches gerichtet; genauer gesagt, gegen die großen Automobilwerke. Ihnen wirft man vor, daß ein Rennfahrer von der Klasse eines Moss ins Ausland abwandern müsse, um Chancen in der Automobilweltmeisterschaft zu haben. Das Geld, das sich die führenden Autoproduzenten jetzt scheuten, für einen konkurrenzfähigen Rennwagen auszugeben, müßten sie später indirekt bezahlen, indem Moss mit seinen MB-Starts durch nichts zu überbietende Grand Prix-Reklame mache. Diese Reklame bringe aber der schweren deutschen Konkurrenz neue Aufträge zum Schaden der einheimischen Industrie. Moss selbst steigt aus diesem italienisch-englischen Inferno wie der Phönix aus der Asche. Den Italienern gab er durch einen offenen Brief an die Gazetta dello Sport die Tatsache eines nicht unterschriebenen Maserati-Vertrages bekannt, den Engländern sagte er: „Sobald ein konkurrenzfähiger englischer Formel-Rennwagen zur Verfügung steht, werde ich ihn mit Freuden in den Grands Prix fahren, solange aber noch keiner vorhanden ist, nehme ich den besten Wagen, den ich kriegen kann!" Und was denkt man in Deutschland darüber? Nun, Weltklassefahrer sind heute so selten wie ein einstimmiger Beschluß im französischen Parlament. Die Daimler-Benz AG. gibt Millionen aus, um Rennwagen zu bauen. Sie will sie allein schon deshalb siegen sehen und nimmt die besten Fahrer, die sie bekommen kann. In Deutschland haben wir im Augenblick nur *einen* Mann der ersten Garnitur, Karl Kling. Kling und Moss werden Fangio ergänzen. Moss wird deshalb genau so Engländer bleiben, wie es Seaman war. Trotzdem sind die publizistischen Auswirkungen von Moss' Verpflichtung gerade in den englisch sprechenden Ländern von nicht zu unterschätzender Bedeutung für uns. Publicity aber ist der erste Schritt zum Verkauf, und das ist es, was die deutsche Industrie darüber

denkt, darüber denken muß. Rennsiege sind heute mehr denn je die Mittel, um eine Automobilmarke weltpopulär zu machen. Sie sind gleichzeitig publizistische Schrittmacher für die gesamte Industrie eines Landes. Insofern sind die englischen Feststellungen grundsätzlich richtig. Aber die Einstellung der führenden englischen Automobilwerke zu ändern ist nicht unsere Sache. Deshalb bleibt auch die Diskussion um Moss eine rein englische Angelegenheit, in die wir uns nicht einzumischen brauchen.

Stirling Moss wurde am 17. 9. 1929 geboren, ist also mit 25 noch relativ jung, gemessen an Fangio (43) oder Kling (44). Sein Vater, Dr. Moss, der in London eine angesehene Zahnpraxis betreibt, wollte seinen Sohn ebenfalls Zahnarzt werden lassen. Aber der Junge entschloß sich fürs Hotelfach. Zur Rennfahrerei kam er nach dem Kriege, da sein Interesse für Automobile schon in frühester Jugend vorhanden war (eine Feststellung, die für jeden Rennfahrer zutrifft und deshalb schon banal klingt). Sein Vater schenkte ihm einen Austin, als er gerade zehn Jahre alt geworden war. Man sieht also, daß der Weg von Moss zum eigenen Automobil nicht so schwer und steinig war wie bei Fangio oder Kling, aber trotzdem ist der junge Engländer nicht weniger zäh.

Sein erstes Rennen fuhr er auf einem 500 ccm-Cooper 1948 in Silverstone. Ein Jahr später war er bereits offizielles Mitglied einer Werksmannschaft. Heute ist er ein Virtuose unter den Automobilrennfahrern. Er wurde nicht auf einer Marke groß, sondern hat genau so wie Fangio auf sehr vielen verschiedenen Marken Erfolge errungen. (Maserati, HWM, Cooper-Alta, Osca, Cooper, Jaguar, Kieft, Sunbeam-Talbot, Humber-Snipe etc.) Und zwar nicht nur im Rennwagen, sondern genau so bei großen Sportwagenrennen und in Rallyes.

In Zukunft wird seine Freizeit noch knapper bemessen sein. Er soll für Daimler-Benz zehn Grands Prix fahren und an mehreren großen Sportwagenrennen teilnehmen. Verschiedene andere Rennen, für die er nicht verpflichtet ist, bestreitet er mit seinem eigenen Formel-1-Maserati. Interessant wird es für uns werden, Moss in Le Mans auf dem Mercedes zu sehen, gerade dort, wo er für seine Jaguar-Eskapaden so bekannt ist. Wir wünschen ihm jedenfalls: Good luck!

Gümo

Fortsetzung von Seite 28

Womit wir zur Untergruppe römisch zwo kämen: Zahl der Läufe. Läßt sich auf eine ganz einfache Formel bringen: so viele als möglich! Als Vorbild soll uns dabei Italien vor Augen stehen (ich weiß, daß dort andere Möglichkeiten gegeben sind, aber ich sage ja auch: als Vorbild, und Vorbilder pflegt man selten zu erreichen, doch spornen sie einen an). In Italiens Sportwagenmeisterschaft gab es 10 Läufe, wovon für jeden Fahrer die sechs besten zählten. Wer dabei Meister wird, der ist es wirklich. Nach drei Läufen (wie bei uns voriges Jahr) kann man noch nicht ernsthaft davon sprechen.

Wir brauchen unter allen Umständen in jeder der drei genannten Klassen 5 Läufe, die alle für die Meisterschaft zählen müssen. Noch besser wären 6 mit 5 zählenden.

Ja — und dann brauchen wir dazu Bergrennen. Seit Jahr und Tag treten wir dafür ein, die alte Tradition der Bergrennen in Deutschland wieder aufleben zu lassen: Weil man am Berg mit relativ einfachen Mitteln hübsche Rennen aufziehen kann (man sehe sich nur einmal die Schweiz in dieser Beziehung an!); und vor allem, weil die Bergrennen die geeignete Basis für die Heranbildung des Nachwuchses sind. In der Schweiz muß man z. B. erst in einem Bergrennen gestartet sein, ehe man auf ein Rundstreckenrennen darf, weil das Gegen-sich-selbst- und Gegen-die-Zeit-fahren nicht so große Voraussetzungen fordert wie das Gegen-Andere-Fahren. Und weil wir bei Bergrennen auch normale Tourenwagen mitlaufen lassen können. Wir wollen ja eine breite Basis in unserem Sport.

Ein Nietzsche-Wort umwandelnd möchte ich also ausrufen: Heil, wer neue Bergrennen schafft! (Für die Literaturbeflissenen: Bei Nietzsche heißt es „Heil, wer neue Tänze schafft"). Und es freut mich außerordentlich, daß in diesem Jahr der ADAC wieder seinen Freiburger Bergrekord durchführt, als Meisterschaftslauf, und es freut mich noch mehr, daß der AvD ein ganz neues Bergrennen einführen wird, von Bayrischzell auf das Sudelfeld hinauf („Deutsche Alpenstraße"), auch Meisterschaftslauf, wahrscheinlich der erste im Termin. Die Straßenbreite dort beträgt im Mittel 8 Meter, in den Kehren bis zu 12 Meter, die Steigung bis 12 Prozent, 4,5 km lang. Na also.

Hoffentlich hören wir bald weitere positive Nachrichten.

Richard von Frankenberg

Über zugeschneite und zugefrorene Fensterscheiben freut sich kein Autofahrer, wenn er wegfahren will. Das Eis mit den Fingernägeln abzukratzen, ist ein recht fragwürdiger Notbehelf, und Handschuhe oder Putzlappen sind auch nicht gerade dazu da, um damit den nassen Schnee wegzuwischen. Gewitzte Leute führten schon bisher zur Winterzeit einen Teigschaber mit, der für ein paar Groschen in jedem Kaufhaus zu haben ist oder den man, noch einfacher, aus Muttis Küchenschublade „entwendet". Die Schwabengarage in Stuttgart fertigt nun einen handfesten Schnee- und Eisschaber, aus buntem Kunststoff mit eingelassenem Gummiblatt gefällig ausgeführt. Mit der einen Seite kann man das Eis von der Scheibe entfernen, ohne diese selbst zu zerkratzen, mit der Gummiseite kann man sowohl außen wie innen die beschlagene Scheibe abwischen. Kostenpunkt: DM 1,95.

Lästige Blenderei

Bei allem Respekt vor dem hohen Entwicklungsstand des Automobilbaus sind doch noch eine ganze Reihe schwieriger Probleme weit von einer befriedigenden Lösung entfernt. Dazu gehört beispielsweise die lästige Blenderei bei Nacht. Sie ist nicht nur eine unbequeme, sondern auch ausgesprochen gefährliche Begleiterscheinung des Autofahrens.

Verkennen darf man dabei jedoch nicht, daß die Blenderei in erster Linie eine ganz simple Ursache hat, nämlich die falsche Scheinwerfereinstellung. Dies wird schon allein durch die Tatsache bewiesen, daß keineswegs alle entgegenkommenden Wagen ein und desselben Modells in gleicher Weise blenden. Es tun vor allem jene, deren Scheinwerfer zu hoch eingestellt sind, was von den Fahrern oder Mechanikern nicht selten deshalb gemacht wird, weil man mit dem Abblendlicht weiter sehen will. Ferner ist dann diese Erscheinung des öfteren zu beobachten, wenn der Wagen voll besetzt oder beladen ist, wodurch die Scheinwerfer zwangsläufig höher stehen als beim leeren oder nur mit einer Person besetzten Fahrzeug. Ein ziemlich untrügliches Zeichen für falsche Scheinwerfereinstellung ist es, wenn einen, obwohl man abgeblendet hat, entgegenkommende Fahrer durch das bekannte Aufblinken zum Abblenden auffordern. Der anständige Autofahrer wird deshalb nicht versäumen, von Zeit zu Zeit und besonders im Winter die Scheinwerfereinstellung überprüfen zu lassen. Es gibt hierfür Einstellgeräte bei jeder gut eingerichteten Werkstatt. Wie man es aber auch selbst machen kann, haben wir in Heft 23/1951 beschrieben.

Um der Blendung entgegenzuwirken, die durch wechselnde Belastung des Fahrzeugs hervorgerufen wird, hat Bosch einen sogenannten Leuchtweiteregler entwickelt, der mechanisch und zwar vollständig selbsttätig arbeitet. Warum diese u. E. recht praktische Einrichtung bei der Automobilindustrie bisher keine Gegenliebe fand, wissen wir nicht.

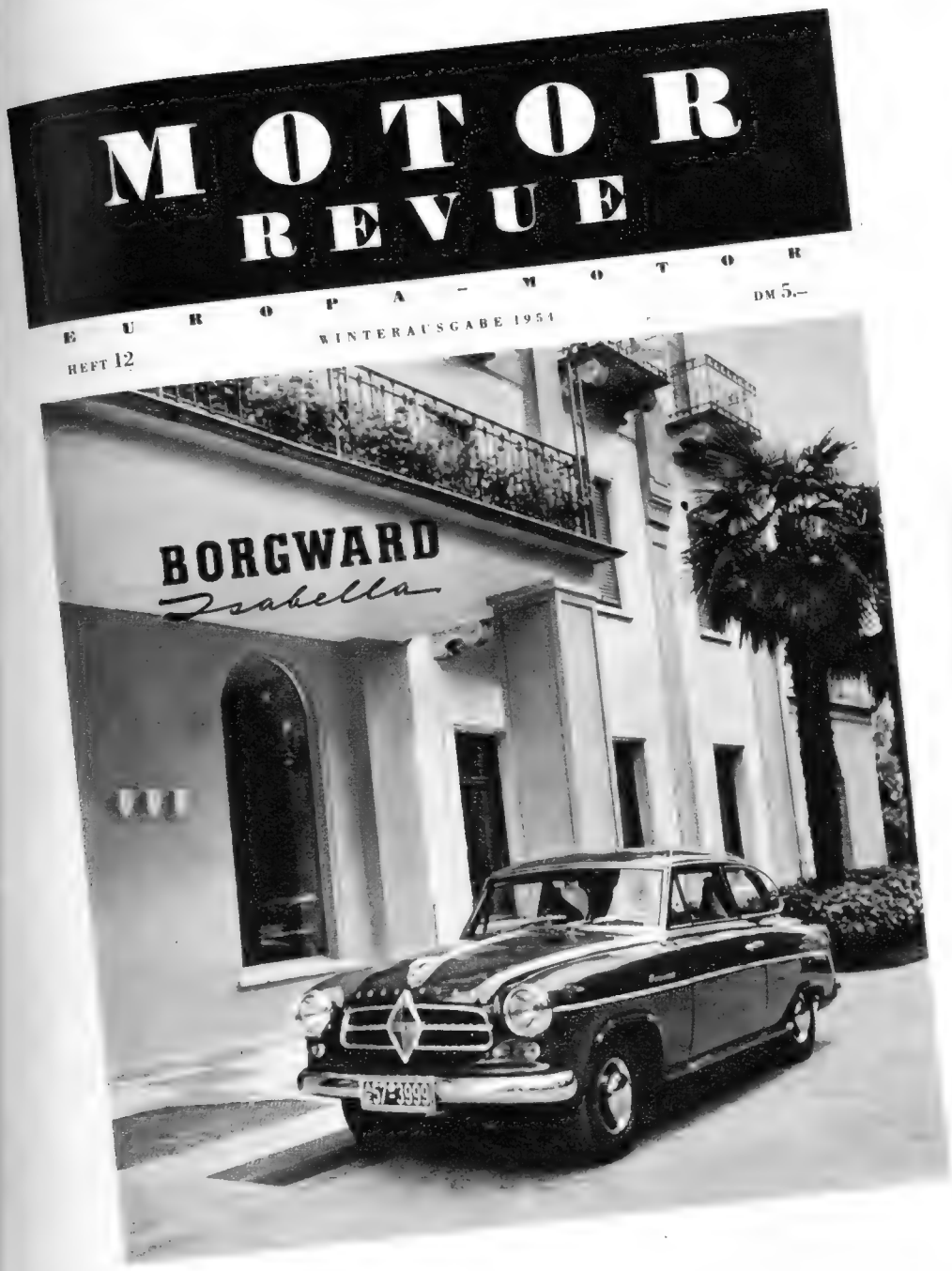
Eine gewisse Restblendung freilich wird wohl immer bestehen bleiben. Diese ist allerdings gegenüber einer Blendung, die durch unsachgemäße Bedienung der Lichtanlage oder durch falsche Scheinwerfereinstellung hervorgerufen wird, immer noch erträglich. Bei Motorrad-Scheinwerfern verwendet man seit einiger Zeit offenbar mit gutem Erfolg Blendschirme in Verbindung mit einer im Scheinwerfer angebrachten Kalotte. Diese Anordnung fängt das nach oben gerichtete, ohnehin nutzlose Streulicht ab, das insbesondere bei Nebel die gefürchtete, undurchsichtige Lichtwand entstehen läßt. Während heute der „Blendlöffel", wie die Kalotte auch genannt wird, für Motorrad-Scheinwerfer unumstritten ist, sträuben sich bisher merkwürdigerweise die maßgebenden Elektrofirmen, auch die Automobil-Scheinwerfer damit zu versehen. Gewiß stimmt der Einwand, daß hier die Einführung nicht derart dringlich sei, weil der Autofahrer nicht so nah hinter seiner Lichtquelle sitzt wie der Motorradfahrer. Man kann sich aber bei diesen Diskussionen des Eindrucks nicht erwehren, als seien die betreffenden Firmen lediglich besorgt, sie könnten bei allgemeiner Einführung des Blendlöffels das viel bessere Geschäft mit ihren Nebelscheinwerfern verlieren. In der Tat wird heute doch fast jedes Auto mit einem oder zwei Nebelscheinwerfern versehen, das Stück so um die 30 Mark, obwohl sie effektiv recht wenig nützen. Nur die moralische Wirkung scheint „ane ungeheire" zu sein!

Andererseits aber ist es natürlich ziemlich sinnlos, einfach hübsch verchromte Schirmchen an die normalen Autoscheinwerfer zu montieren, wie man dies jetzt gelegentlich sieht. Wir stehen nicht an, dies als eine törichte Mode zu bezeichnen, ähnlich etwa der noch gar nicht weit zurückliegenden Wirbulatormanie. Die Leute aber sind großenteils wirklich von der Wirksamkeit solcher Spielereien fest überzeugt. Auch da ist eben die moralische Wirkung . . .

Für die Lichttechniker in der Zubehörindustrie gibt es auf diesem Gebiet noch allerhand zu tun. Wir hatten eigentlich in den letzten Jahren nicht den Eindruck, daß hier, wie es anderwärts in der Kraftfahrzeugtechnik zweifellos geschehen ist, fühlbare Fortschritte erzielt worden wären.

Heinrich Augsburger

die neue Winterausgabe . . .



. . . da ist sie!
Ein Prachtstück.

Immer mehr Autofreunde gönnen sich jetzt 4mal im Jahre eine automobilistische Delikatesse . . .

"... Ein Leckerbissen für Laien und Fachleute ist die "Motor-Revue"... Papier, Druck, graphische Gestaltung, Fotos und Zeichnungen machen die Lektüre dieser Zeitschrift immer wieder auch zu einem ästhetischen Genuß des Auges ... Nutzen, Anregung und Unterhaltung des Inhalts entsprechen der äußeren Form ..."
Doerschlag-Dienst

. . . so urteilt die Fachwelt und so werden auch Sie diese Zeitschrift — sie erscheint zu jeder Jahreszeit 1 mal — schätzen und lieben, wenn Sie erst einmal ein Heft gesehen und gelesen haben. Die Winterausgabe bietet Ihnen dazu die beste Gelegenheit.

Das neue Heft hat einen Umfang von 120 Seiten. Über 170 Exklusiv-Abbildungen, teils farbig, schmücken diese Großausgabe. Sorgfältig ausgesuchte Themen * für Autokenner und Liebhaber. Heftpreis 5.— DM.

*** AUS DEM INHALT**

Vom Sinn und Unsinn des Rennsports
Der Palio von Siena
Vom Dreamcar zum Bestseller
Das Silber des Lehms
Pariser Salon — London, Earls Court
Lancias erster Grand-Prix-Wagen
Wagen für die Welt
Mit fremden Wagen fahren
Historik des Rades
VTO — der neue Flugzeugtyp

An **VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart**
Postfach 1042

Liefern Sie ..... Stück der MOTOR-REVUE Winterausgabe 1954 zum Preis von DM 5.- pro Exemplar 50 Pfg. Porto

Liefern Sie die MOTOR-REVUE ab ..... laufend im Abonnement zum Jahresbezugspreis von DM 18.- für vier Ausgaben.

Der Betrag wird gleichzeitig auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart Nr. 161 37 eingezahlt — kann bei Lieferung durch Nachnahme erhoben werden.

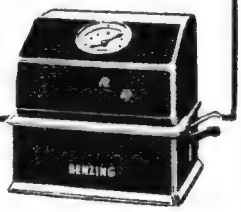
Name .....

Ort und Straße .....

Klarer Überblick über Reparaturzeiten!

BENZING ERFASST DIE ZEIT

VERLANGEN SIE:
ZEITRECHNER-PROSPEKT A34

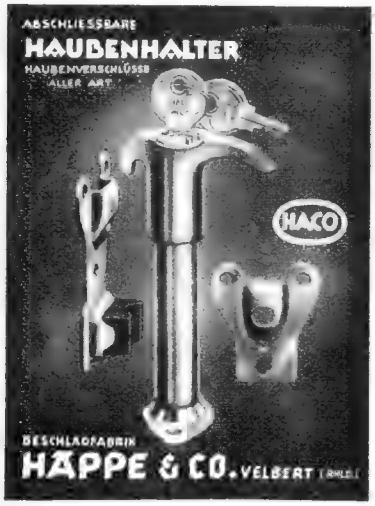


FRIED. ERNST BENZING
KONTROLLUHRENFABRIK
SCHWENNINGEN A.N.

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Katte Hamburg 1, Norderstraße 87, Ruf 24 69 64

FAMA
Spezial-Fußböden
für Industriebauten, Schiffe, Lagerhäuser, Verwaltungsgebäude, Krankenhäuser, Schulen, Hotels, Wohnungsbauten usw.
Famalith-Spachtelfußböden
Kunstharz gebunden
Fama & Famin G. m. b. H.
Hannover, Tel. Sa. 78481

PONTUS HANDEL
BERGERHOF (RHLD.)
TEL. RADEVORMWALD 494



ER hat gehalten!
Herkules
der Gepäckträger auf dem Autodach
HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19

„Säntis"-Skihalter

sind eine leichte, der Dachwölbung angepaßte Rohrkonstruktion. Ihr Abstand zum Dach ist so groß, daß dieses selbst weder durch die Skier noch durch deren Bindungen beschädigt werden kann. Die seitlich an der Rohrkonstruktion angebrachten Gummipuffer bewirken, daß das gesamte Gewicht von der stabilen, seitlichen Dachrundung aufgenommen wird, und sie gewährleisten ferner durch ihre Saugwirkung das unbedingte Festliegen der Halter. Die weitere Befestigung wird durch in die Regenleiste einhängbare Haken bewirkt, mit einem soliden Leinengurt zum Träger selbst. Ein Lockern oder Vibrieren des Halters ist damit selbst bei stärkster Erschütterung oder hoher Geschwindigkeit nicht zu befürchten. Mit wenigen Handgriffen kann eine einzelne Person sicher und schnell die Skier mittels Gummizugbändern befestigen, die gegenüber den sonst üblichen Lederriemen oder Schnallen den Vorzug haben, nicht zu vereisen. Der „Säntis"-Halter eignet sich auch für die Befestigung der Camping-Ausrüstung. (Richard Scholz, Stahl- und Leichtbau, Konstanz.)

APA-Gleitschutz

Schneeketten sind zwar ein oft sehr notwendiges, kaum je aber ein besonders beliebtes Zubehör. Sie sind nämlich schwer, nicht ganz einfach zu montieren und verhältnismäßig auch nicht billig. Ihnen gegenüber hat der neue APA-Gleitschutz unbestreitbare Vorzüge. Man braucht nur Klemmhaken, ähnlich den Auswuchtgewichten, zwischen Felge und Reifenwulst zu stecken und den Reifen wieder aufzupumpen. Die Kette selbst kann dann, wenn sie gebraucht wird, in einer Minute sogar am festgefahrenen Wagen mühelos, ohne Wagenheber und ohne fremde Hilfe, angelegt werden. Sie wird mittels Verbindungslaschen einfach in die beiden Klemmhaken eingehängt. Ebenso leicht können die Ketten wieder abgenommen werden. Da dies keine umständliche Manipulation ist, wird man nicht unnötigerweise, wie dies sonst nicht selten geschieht, mit den Ketten herumfahren. Der vierfache komplette Satz (2 Ketten pro Rad) kostet 22 DM und wird von der APA KG., Stuttgart-W, Vogelsangstraße 54, geliefert.

Flieger-Kalender 1955

Verlag Walter Zuerl, München 15, Pettenkoferstraße 38.

Ein klarer, sauber gedruckter Kalender mit Bildern, die Appetit auf das Fliegen machen, — wenn das Absicht war, ist sie gut gelungen: an jeder Wand, an der dieser Kalender hängt, wird er werben für einen Sport und für ein Verkehrsmittel, denen etwas Völkerverbindendes innewohnt. (Mögen die gezeigten Kriegsflugzeuge nur Ausdruck eines Freiheitswillens bleiben und keine Waffe werden, zu der man greifen muß!)

Ein kleiner Wunsch für das nächste Jahr: statt der etwas sparsamen Bildunterschriften mehr technische Einzelheiten für den interessierten Betrachter!

M. J.

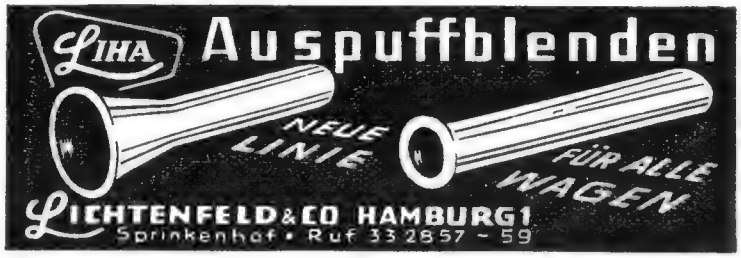
Deutscher Motorsport-Almanach 1955

von Fred Petermann jr. und Wolfgang Hocke. Verlag August Steinkopf, Frankfurt am Main 13, 88 Seiten DIN A 5, DM 2.40.

Wie alljährlich ist der neue Almanach wieder unmittelbar nach Beendigung der Saison 1954 erschienen, über die ein vollständiger Überblick mit allen Renn- und Meisterschaftsergebnissen geboten wird. Hinzu kommen die im Jahre 1954 aufgestellten neuen Weltrekorde für Wagen und Räder, dazu Biographien der erfolgreichen Fahrer, weitere interessante Beiträge sowie der Terminkalender für das kommende Jahr.

O.

STAHL- Aktenschränke, Zeichnungsschränke, Kleiderschränke, Regale für Büro und Betrieb, Werkbänke, Werkzeugschränke
EMIL BERGFRIED
Fabrik für Stahlbeleinrichtungen
Mülheim-Ruhr



Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Blaupunkt-Autosuper 1955

Die Blaupunkt-Werke bringen für das Jahr 1955 ein umfassendes Autoradio-Programm, in dem sich Geräte für jeden Wagen und jeden Geldbeutel befinden. Als größter Hersteller von Autoradio-Empfängern bringt Blaupunkt Fortentwicklungen seiner bewährten Autosuper, wie sie auch von maßgebenden Automobilfirmen serienmäßig eingebaut werden. Diese Geräte sind beliebt wegen ihrer Betriebssicherheit, ihrer Empfangsfreudigkeit auf allen Wellenbereichen und nicht zuletzt wegen ihres guten Klangs.

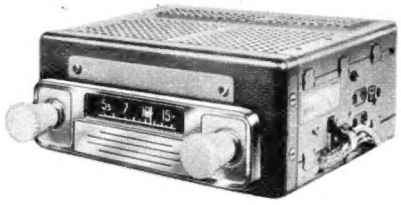
Wie auch im Vorjahr werden die Blaupunkt-Autosuper mit der Omnimat-Wählautomatik ausgerüstet, bei deren Drucktastenschaltung Wellenbereich und Sender gleichzeitig und automatisch eingestellt werden können.

Neu ist der Blaupunkt-Autosuper „Bremen" zum volkstümlichen Preis, ohne Drucktasten, der die Stationen des Mittelwellenbereichs bringt. Das besonders beliebte Gerät „Hamburg" wurde nun zum Empfang der Stationen des Mittel- und Langwellenbereichs eingerichtet. Auch das vieltausendfach bewährte Gerät „Frankfurt" erhielt zusätzlich zu dem vorhandenen Mittel- und UKW-Bereich nun ebenfalls noch den Langwellenbereich, während das Gerät „Stuttgart" nach wie vor für Kurz-, Mittel- und Langwelle geliefert wird.

Hinzugekommen ist der Blaupunkt-Autosuper „Köln" mit Selectomat-Stationsfinder, bei dem das Antippen der Starttaste genügt, um alle erreichbaren Sender selbsttätig auf elektromagnetischem Wege einstellen zu lassen. Das Gerät peilt sich automatisch und haarscharf auf die ankommende Senderenergie ein, wobei die Empfindlichkeit des Gerätes in drei Stufen geregelt werden kann. Es ist eines der modernsten auf dem Markt befindlichen Autoradio-Geräte, das selbstverständlich auch die Stationen des UKW-Bereichs empfangen kann. Bemerkenswert ist die Anschlußmöglichkeit einer Fernbediennung, womit die Abstimmeinrichtung des Gerätes auch von jeder beliebigen Stelle des Wagens, z. B. vom Fond aus, bedient werden kann.

Jedes Blaupunkt-Autoradio besitzt Anschluß für einen Zweit- oder Picknick-Lautsprecher zur Verwendung im Freien. Für alle gangbaren Wagentypen werden Spezialausführungen geliefert. Es kosten (ohne Zubehör und Antenne):

Bremen	DM 179.—
Hamburg	DM 229.—
Stuttgart	DM 249.—
Frankfurt	DM 305.—
Köln	DM 469.—.



Blaupunkt „Bremen"

Blaupunkt „Köln"

Blaupunkt „Stuttgart"

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG

REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665

Das ist die **Spezial Regenbrille**

Ein neues **JDEAL** Erzeugnis

Rennerprobt! - Verblüffende Wirkung - Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben

Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue **Spezial-Vollsichtbrille für Brillenträger** zeigen.

GUSTAV EICHENWALD
SCHUTZBRILLENFABRIK
NEUSS / HAFEN

Für versch. Bezirke Westdeutschlands werden bei größeren Verbrauchern und Wiederverkäufern

bestens eingeführte, seriöse Mitarbeiter,

die über eine ausgesprochene Verkaufsbegabung verfügen, gesucht.
Geboten werden überaus hochwertige

MOTOREN- UND GETRIEBEÖLE

sowie Fette aller Art in plombierten Originalgebinden

bei sehr guten Verdienstmöglichkeiten.

Ausf. Bewerbungen mit Lichtbild und handschriftl. Lebenslauf etc. erbeten.

HUMMEL, Öl-Chemie, Freiburg/Brg.

Inspirol - **PASTILLEN**

sind jedem Autofahrer
in den Rauchpausen langer Fahrten willkommen.

INSPIROL-PASTILLEN GREIFEN DURCH!

Dose mit ca. 50 Pastillen DM 0,80 in Apotheken und Drogerien

APA-Gleitschutz

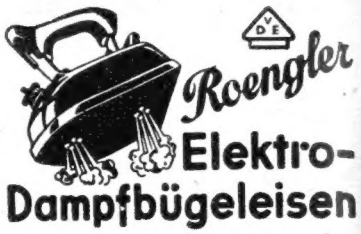
APA KG · STUTTGART-W

Der größte, neutrale Gebrauchtwagenmarkt Hessens!

Freiwillige Auto-Versteigerungen jeden Dienstag 11 und 16 Uhr

Öffentliche Preisbildung
Jedes Fahrzeug mit Gutachten
Garantie mit Rückgaberecht
Finanzierungsmöglichkeit
Besichtigung und Nachverkauf täglich.

Bauer Kfz.-Versteigerungen Frankfurt/M.-Süd
Ziegelhüttenweg 37; Telefon 65414



ROBERT ENGLER, GELSENKIRCHEN 25
Druckschriften anfordern.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW 501 A + 327 verkauft: Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1597/1236

BMW-Limousine

Typ 501 B, mit Schiebedach, Radio und vielen Details, in neuwertigem Zustand, erst 4000 km gefahren, besonderer Umstände halber abzugeben. Angebote unter 4794 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1609/1237

BORGWARD

1,5 Ltr. Rennsportwagen mit 54er Borgward-Rennmotor, v. Falkenhausen De Dion Fahrgestell, 560 kg, einmal. Straßenlage, mit 1,5er Ersatzmotor u. Getriebe, kompl. Rennzubehör, zusätzlich neue Coupé-Karosserie, DM 8500.— (Zahlungserleichterung). K. Günther Bechem, Hagen (Westf.). 1610/1237

Borgward Isabella 10 + 12 000 km u. Hansa 1500 Lim. + Sport gibt günstig ab: Auto-Becker, Düsseldorf, Friedrich-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1598/1236

Zu verkaufen
„The Motor"
britische Fachzeitschrift, Jahrgänge 1948 bis 1953, Jahrg. 1954 bis Mitte November. Preis DM 85,—. H. H. Solf, Straßburg (Frankreich) 11, rue Théodore Deck. 1613/1237

Die Fußluftpumpe m. Garantieschein u. eingebaut. Manometer bis 10 atü für Pkw., Lkw. und Ackerfahrzeuge DM 38.—
Werkzeugkatalog gratis. Nachn. oder Referenzen.
Westfalia Werkzeugco., Hagen 379 i. Westf.

Als gutes Mittel der Natur schützt **Franklin Tee** die Sportsfigur

Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

AUTO-THERMOMETER
Nützliches, modernes Zubehör für jeden Wagentyp passend. Am Armaturenbrett etc. leicht selbst anzubringen. Werk nachjustierbar, unzerbrechlich. Gehäuse vern. und poliert. ⌀ 5 cm, — 30° C bis + 50° C. DM 6.-. Prosp. anfordern!
Peter Fischer, Auto-Zubehör-Großhandel, **München 23,** Ungererstr. 5

BUGATTI

Bugatti, bis 3,3 l, Renn- od. Rennsportausf. ges Preisangeb. unter 4795 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1611/1237

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1617/1238

LLOYD

Lloyd LT 500, LP 400 + LS 400 sehr günstig: Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Straße 5/7, Ruf: 1 07 06. 1596/1236

MAYBACH

Maybach 3,7; 1. Besitzerfahrzeug, vor 2 Jahren für 11 000.— DM, werküberholt, seither kaum gefahren, Lackierung, Chrom ohne Kratzer, Reifen 6fach neu, autom. Getriebe. Tausch geg. Porsche! Richartz, Mainz, Frauenlobplatz 9. 1621/1238

MERCEDES

Verkaufe Mercedes 300 S, Modell 53, Farbe dunkelgrün, 43 000 km gelaufen, unfallfrei, in erstklassigem Zustand. Anfragen unter 4793 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1604/1237

Mercedes 300, 220, 180, 170er, lfd. gute Objekte am Lager: Auto-Becker, Düsseldorf, Friedr.-Ebert-Str. 5/7, Ruf: 1 07 06. 1600/1236

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Schwarzwald

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Oberbayern

Grainau, 765-1 000 Mtr.
Hotel Post. Ruhig. Neuzeitlich. Ausgangsp. für Zugspitzfahrten. Skilift. Garage. Tel. 853

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Italien

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Südtirol

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

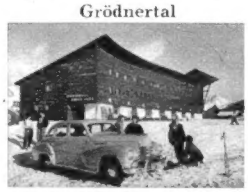
San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Sie fahren zugfrei
im Schiebedach-Wagen mit AEROREX DBP
– auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz –
und in der Limousine mit AEROREKORD
Bitte Prospekte anfordern!
Hersteller: WERNER JUNG - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51

Santa Christina
Grödnertal



Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr. schneesicher Dez. bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Eislaufplätze, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renoviert, Tel. 62-07.
Mahlzeiten können oben wie unten eingenommen werden. Bes. Familie Kerschbaumer

OPEL

Opel Olymp. + **Kpt.** 50/51/52/53/54 günst.: Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Str. 5/7, Ruf: 1 07 06. 1594/1236

Kapitän - Diesel - Motor, kompl. Bosch-Pumpe, nachw. Überholung 25 000 km, 49 PS bei max. 3000 U mit ZF-Getriebe AK 4 S 20 Schnellgang zu verkaufen. DM 1000.— Festpr. Schließf. 1 04 39, Düsseldorf. 1603/1237

OMNIBUS
auf 1,5-t-Opel-Blitz-Fahrgestell, 17 + 1 Sessel-Sitze, Baujahr 1949, Reuterkarosserie, Schiebedach, seitliche Dachverglasung, Tachograph, gut bereift, Motor überholt, Preis DM 6000.—. Angeb. Karlsruhe, Postfach 242. 1616/1238

PEUGEOT

Peugeot, Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1607/1237

PORSCHE

PORSCHE, 1,3 l, Cabriolet,
Unfallwagen, zu verkaufen. Preis DM 1800.—. Angeb. Karlsruhe, Postfach 242. 1615/1238

Porsche-Motor 1,1 Ltr. neu, 1954, mit Drehzahlmesser. Porsche-Getriebe neu synchron. 1954 m. Schaltgestänge. Preis DM 2200.—. Karosseriebau Georg Klenk, Frankfurt a. M.-Hausen, Industriehof. 1618/1238

Porsche 1,5 Coupé u. Cabrio preisw. abz. Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Str. 5/7, Ruf: 1 07 06. 1595/1236

PORSCHE-Motor 1,5 l Super, generalüberholt, in allerbestem Zustand, preiswert zu verkaufen. Angebote unter 4796 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1612/1237

Porsche-Coupé 1300, Schiebedach, Radio, Nebellampen usw., neuer Motor seit 12 000 km, sehr gepflegt, im Auftrage sehr preiswert zu verkaufen Auto-Magner GmbH., VW- und Porsche-Händler, Wuppertal-Elberfeld, Uellendahler Str. 9—11. 1623/1238

Porsche-Motor 1,3, fabrikneu, für DM 1880.— zu verkaufen. Angebote unter 4798 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1625/1238

STUDEBAKER

Studebaker, Gen.-Vertr. W. HAGEN, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1606/1237

VW

VW Exp. + Stand. z. Synchr., Busse, Transp. + Kombi. Auto-Becker, Düsseldorf, Fr.-Ebert-Str. 5/7, Ruf: 1 07 06. 1599/1236

VERSCHIEDENE

Wer gibt Lizenzfahrer für Rennsaison 55 Rennsportwagen bis 1,5 Ltr. pachtweise oder fest bei günstigen Bedingungen? Angebote unter 4792 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1602/1237

Amerik. Fahrz. ab 1949 z. kaufen gesucht
Auto-Becker, Düsseldorf, Friedr.-Ebert-Str. 5-7, Ruf: 10706. 1622/1238

Kleiner Sportwagen zu kaufen gesucht. H.-J. Klar, Kiel, Kirchhofallee 23. 1592/1236

Suche Interessenten für 600 ccm-Wagen (4Sitzer) 35 PS, Geschw. 145—160 km/st, 5,5 Ltr. Normalverbr., Preis DM 5500.—. Anfr. unter 4791 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1601/1237

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger „Meise R 54" zu **Winterpreisen,** sehr preiswert, **Garantie,** Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer,** Wohnwagenbau, **(22b) Meisenheim/Glan 4.** 1619/1238

* STELLENANGEBOTE *

Schweizerische Automobilfabrik sucht gut qualifizierten

Karosserie - Konstrukteur

für den Bau von Omnibussen und Fahrerhäusern. Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf unter Angabe des Zivilstandes, Gehaltsansprüchen, Zeugniskopien, Lichtbild und Nennung des frühesten Eintrittsdatums sind zu richten an

AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER
ARBON / SCHWEIZ

Ein Diplomingenieur, der fähig ist, die Zusammensetzung von Automobilen und Traktoren zu organisieren, erhält feste Anstellung bei einer Automobilfirma in Helsinki.

Antworten für nähere Verhandlungen an folgende Adresse: Unter Sign. „No. 15745",

Sanomalehtien Ilmoitustoimisto, Helsinki, Finnland 1614/1238

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text auf: ..... ×

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: _____

Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

* STELLENGESUCHE *

Junger gelernter Kfz.-Handwerker, 25 J., ledig, sucht Anstellung in geeigneter Kfz.-Werkstätte. Angebote unt. 4799 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1626/1238

2 Polizeifahrer, 22 Jahre, ledig, in ungekündigter Stellung, Führerscheine aller Klassen, nicht orts- u. landgebunden, suchen Stelle als Fernfahrer (Kraftfahrer). Angebote unter 4797 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1624/1238

* VERSCHIEDENES *

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1620/1238

Hydromatic-Getriebe (800 km gelaufen), passend für 1948—50 Oldsmobile oder Pontiac, auch zum Basteln geeignet, abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Zu erfragen bei Jerry Rzeznik, (16) Heuchelheim/Gießen, Wilhelmstraße 56. 1593/1236

Autofachgeschäft mit großer Rep.-Werkstätte, Tankstelle, Fabrikvertretung in bekannter oberschw. Stadt sofort zu verkaufen. Immob. **Wagner,** Ravensburg (Württbg.), Eisenbahnstr. 18/I. F. 23 43. 1605/1237

Achenbach-Garagen
Schuppen · Hallen
Fahrradständer
feuersicher und zerlegbar, aus verz. Stahlblech
Gebr. Achenbach, G. m. b. H.
(21b) Weidenau (Sieg) · Postfach 188

Abgespannt?
Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1–2 Tabletten wirken schnell schmerzlindernd und auffrischend.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

Vom **Großversandhaus** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir:
Auto- und Motorrad-Zubehör
für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Spezialität: Faltgaragen sehr preiswert.
Großversandhaus für KFZ-Bedarf - Uerdingen/Rh., Postf.

Achtung! Großversteigerung von Schwerlastwagen, Anhängern, 1 Omnibus und kompl. Kühlzug!

Am 9. FEBRUAR 1955, 10 UHR
werden in unserem Betrieb **Düsseldorf-Heerdt, Burgunder Str. 19/25** im Auftrage meistbietend versteigert:

5 Faun L 8 L mit Pritschenaufbau Bauj. 51 u. 52
2 Faun L 8 K mit Kipperaufbau Bauj. 51 u. 52
2 Faun L 7 L mit Pritschenaufbau Bauj. 49 u. 50
1 Faun F 60 L mit Pritschenaufbau Bauj. 52
1 Büssing 107 PS mit Pritschenaufbau Bauj. 49
1 Faun O 7 V Omnibus 41 Sitzplätze Bauj. 50
1 Rastatt Anhänger, Pritsche, 10 t Nutzlast, Bj. 39
1 Vidal Anhänger, Pritsche, 16,3 t Nutzlast, Bj. 52
1 Ortmann Anhänger, Pritsche, 8 t Nutzlast, Bj. 49
1 Wismar Anhänger, Pritsche, 11 t Nutzlast, Bj. 36
1 DKW Schnellaster (Kombi ohne Sitze) Bauj. 52
1 Kühlzug, bestehend aus Faun L 8 L, Bauj. 52 u. Vidal Anhänger, 14,2 t Nutzlast, Bauj. 52

Zuschlag erfolgt gegen Barzahlung, in Ausnahmefällen an solvente Interessenten auch bei ca. 40 % Anzahlung und Ratenzahlung. Teilzahlungsinteressenten werden 8 Tage vor Versteigerungstermin um ihre Anschrift gebeten. Besichtigung der Fahrzeuge ab sofort Montag bis Freitag. Zwischenverkauf einzelner Objekte vorbehalten.

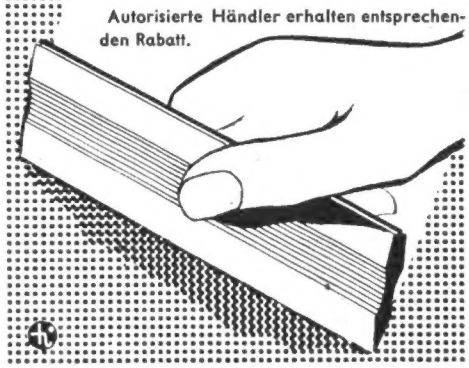
Ford am Handweiser, A. Regehr KG., Neuß
Betrieb Düsseldorf-Heerdt, Burgunder Straße 19/25
Telefon: Düsseldorf 545 45, Neuß 4545 1608/1237

Die Patentlösung im Winter

ist der vielseitige Eisschaber. So sagen unsere begeisterten Kunden. Dabei ist der praktische kleine Helfer äußerst billig; nur DM 1.95 kostet er.

Mit der einen Seite lassen sich leicht Eis, Schnee und Reif entfernen, mit der Gummileiste wischen Sie - auch im Sommer - die beschlagenen Scheiben spiegelblank.

Autorisierte Händler erhalten entsprechenden Rabatt.



Schwabengarage
STUTTGART - HEILBRONN - ULM

Die letzte Seite

EMW = Eile mit Weile

Über die Zustände im sowjetzonalen Automobilbau kann man im 2. Dezemberheft 1954 der in Ostberlin erscheinenden satirischen Zeitschrift „Eulenspiegel" u. a. folgendes lesen:

Der Zylinder

ist eine feierliche Kopfbedeckung. Lasset uns dieselbe schweigend vom Haupte nehmen und ehrfürchtig nähertreten, denn wir stehen hier am Rande des berühmten Autofriedhofes von EMW Eisenach. Hier stehen sie, die Ungeborenen, viele schon zum Sterben verurteilt. Ob sie EMW 340 heißen oder F 9 — sie rollen vom laufenden Band (nicht zum Käufer, wie Naive denken mögen, sondern) ins Leichenschauhaus. Ein Auto hat es schwerer als ein Mensch, es muß erst zusammengesetzt werden. Ein F 9 sogar aus 2600 Einzelteilen. Von diesen 2600 Teilen erzeugt EMW 900 allein, 1700 kommen von außerhalb, müssen von außerhalb kommen, *müßten* kommen. Doch ständig fehlen 80 bis 90 verschiedene Teile. Weil das Band aber nicht stillstehen soll, werden die armen Autos trotzdem zusammengebaut — bis auf die fehlenden Teile natürlich. Hier stehen sie also — ohne Auspuff, ohne Kühler, ohne Motor oder ohne Karosserie. Fehlgeburten . . .

Doch, hurra! eines Tages geschieht ein Wunder, denn Gott verläßt seine EMW nicht ganz, und die fehlenden Teile kommen! Aber ach! Die Teile werden zuerst in die Autos auf dem Band eingebaut, und wenn dann noch etwas übrigbleibt, dann eilen die Arbeiter aus gerade mal wieder stillstehenden Abteilungen herbei und komplettieren die Fehlgeburten. Doppelte Bezahlung für die Geburtshelfer ist Ehrensache. Womit wir unseren Zylinder wieder aufsetzen, wenn unsere zu Berge stehenden Haare das erlauben.

Die Kugellager

sind nicht etwa zum Kugeln, sondern zum Weinen. Heiße Zähren fließen im EMW gleich dem Hennigsdorfer Stahl, nur nicht so weit. Denn der Kugelstahl fließt zunächst durch das Ziehwerk Brotterode, dann durch die Walzlager-Fabrik Fraureuth und schließlich in die Kugellager-Fabrik Liebenstein. Und erst dorten entdeckt man, daß aus dem Hennigsdorfer Stahl zwar Kugellager zu machen sind, aber leider nicht Kugellager für Autos. Nun könnte man sich ja bemühen, extra gute Kugellager für EMW herzustellen, aber da von anderen Betrieben sowieso Kugellager in jeder Menge gekauft werden, ist das zu anstrengend. Wozu bauen die ooch Autos, sollen se doch Sejelflugzeuge bauen, da brauchen se keene Kugellager . . . Darum, liebe Freunde, haltet den Zylinder fest. Die Gefahr des Hochgehens wird gleich noch stärker, denn jetzt kommt ein Witz.

Gute Witze

wirken immer erheiternd aufs Gemüte. Überall befinden sich Spaßvögel, die sich Mühe geben, Sonnenschein in den grauen Alltag der EMW-Leute zu bringen: natürlich gibt es von der Sorte auch einige im VEB Zahnrad- und Getriebewerk Leipzig. Die sind äußerst lustig, aber ob jeder auch ihre Späße versteht . . . Moment, erst den Zylinder sichern! Also: In diesem Jahr konnte und kann kein einziger EMW 340 gebaut werden. Es kann keine Limousine gebaut werden, weil der VEB in Leipzig mit dem langen Namen 1430 Getriebe zu liefern hatte, und er lieferte, na, wieviel wohl? 500? 200? 50? Alles falsch: 1 Stück! (In Worten: ein Stück). Weiterhin hätte er 4760 Kardanwellen liefern sollen. Und da will ich euch gar nicht erst auf die Folter spannen: Er lieferte keine einzige.

An der Bremse

sitzt einer und hält immerzu den Fuß drauf. Man kann auch sagen: Verantwortlich für das kranke EMW Eisenach ist der stellvertretende Minister Koch, von dem man nicht sagen könnte, er hätte nichts gemacht. Er hat allerhand gemacht, zum Beispiel Versprechungen. Aber das taten bereits andere vor ihm. Sein Ministerium für Maschinenbau ist noch in einigen anderen Dingen groß: in der Vertröstung von Arbeiterdelegationen des EMW. Das hat bisher vor allem die Planabteilung erledigt. Sollte man im Ministerium nicht eine richtige Vertröstungsabteilung einrichten? Eine Anregung, die zu überlegen wäre. Denn die Planabteilung ist so beschäftigt, falschproportionierte Pläne aufzustellen, daß sie die Vertröstungen in Zukunft nicht mehr allein schaffen können wird.

EMW Eisenach hat seinen Plan nur mit 75 % erfüllt, den Lohnfonds jedoch um 20 % überzogen. Stört das das Ministerium nicht? Lautet der vom Stellvertreter des Ministers für Maschinenbau, Koch, geprägte ministerielle Wahlspruch etwa einfach und schlicht: EMW = Eile mit Weile?

Aus der Schule

Eine Schulklasse hat einen gemeinsamen Ausflug in die benachbarte Umgebung gemacht. Zu diesem Zweck mietete der Lehrer einen Omnibus von einem Unternehmer, der bei ähnlichen Gelegenheiten stets seinen Wagen zur Verfügung gestellt hatte. Auf der Fahrt fehlte die kleine Marianne, was den Lehrer veranlaßte, sich bei deren Vater nach dem Grund ihres Fehlens zu erkundigen. Er erhielt folgendes Antwortschreiben:

„Betr.: Ihr Schreiben vom 14. 7. 1954.

Wie Sie wissen, ist die Bundesbahn mein Brotgeber. Sie werden auch schon bestimmt davon gehört und gelesen haben, daß die Eisenbahn, die einst das größte Unternehmen Deutschlands war, heute vor dem Ruin steht. Die Eisenbahn ist heute auf jede Mark angewiesen. Sie werden daher auch verstehen können, daß die Bundesbahn in erster Linie von ihren Bediensteten verlangt, wenn es sein muß, ihr Geld nicht zur Konkurrenz zu tragen. Es gibt bei uns eine Verfügung, wonach es für jeden Bediensteten sowie dessen Angehörigen verboten ist, einen nicht bundesbahneigenen Omnibus zu benutzen. Von dieser Verfügung hat jeder Bedienstete gegen Unterschrift Kenntnis genommen.

Ganz abgesehen davon, bin ich letzten Endes der Eisenbahn auch verpflichtet. Mein Sohn Klaus, der nach W. zur Schule fährt, hat eine Freikarte für das ganze Jahr. Außerdem bekommt jedes meiner Kinder im Jahr zwei Freikarten. Wenn ich schon Geld für eine Fahrkarte ausgeben muß, dann soll dies die Bundesbahn haben. Es wäre auch angebracht, wenn man sich von privater Seite mehr an die Eisenbahn erinnern würde. Wieviel Prozent fahren denn heute noch für den normalen Fahrpreis? Jeder Arbeiter, Schüler, Lehrling u. dgl. fährt bei uns für einen Preis, den kein anderes Unternehmen zu bieten vermag. Wäre man daher nicht auch der Eisenbahn gegenüber verpflichtet?

Was mich anbetrifft, werden Sie an meinen Ausführungen ersehen haben, daß die Entschuldigung von Marianne gar nicht so sonderbar ist. Ich hoffe und wünsche, daß Sie deshalb meine Tochter nicht abseits der Schulgemeinschaft stellen." *ZAV*

„Guck, Sylvia, das reicht bestimmt, um den Kotflügel zu bezahlen!"
(Aus: Saturday Evening Post)

AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung und Druck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich jeweils sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.75, jährlich DM 27.—, Ausland: DM 33.80 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Brsg.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. Anzeigen: Verlangen Sie bei der Anzeigen-Verwaltung VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Abt. das AUTO, MOTOR und SPORT, Stuttgart W, Postfach 1042, die Anzeigenpreisliste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr DM 1.50. 2 Anzeigen mit 10 %, 3 mit 15 %, 6 mit 20 % Rabatt.